人流・観光学概論

～インバウンド観光の新潮流と危機管理～

人流・観光学概論

～インバウンド観光の新潮流と危機管理～

はじめに

本書は国際観光学の講義テキストとして記述している。同時に、他学部の学生にも興味を持ってもらえるよう、参考文献や世界遺産を活用した話題にも配慮しているが、学生に限らず、研究者にも読んでもらいたいと思い、問題意識の記述もしてある。

明治期、文学部の講義は法学部より難しいと考えられていた。学問の体系ができていないうえに、文学は創作、鑑賞すべきもの、論にして教えることはできないという考え方が有力であったからである。ましてや大学は研究の成果を学生に伝授する場であるから当然でもあったが、今日では、多くの大学で当然のごとく文学部が設置されている。

観光学についても、学問の体系ができていないとの批判が強くある。観光の共通概念を形成できない段階であるから、体系などできようがないことも背景にある。筆者はその打開を図るため人流概念を打ち出し、人流・観光概念として体系化ができないか試みを始めたばかりである。研究の成果などというにはおこがましい限りであるが、本書はその手始めである。

英国から帰った漱石は、ラフカディオ・ハーンの後を引き継ぎ、文学論という通年講義を行った。外山滋比古によれば、社会学と心理学を活用したという。世界でも前例のない講義であったそうだ。学生たちもちんぷんかんぷんの講義に反発し、一部で排斥運動さえあったという。観光がもてはやされるようになると、周辺領域からの研究も盛んになり、学際的であるということになる。周辺領域で展開されている研究手法は大いに参考になり、本書においても十分に活用させていただいた。学生たちの排斥運動が発生しないことを祈るばかりである。

人流・観光研究所長　寺前秀一（観光学博士）

目　次

第１編　人流・観光の発展の歴史

第１節　人類の移動と定住 …… 2
第２節　定住社会における集団移動と旅の文化の形成 …… 3
第３節　大量移動した奴隷と移民 …… 10
第４節　大型交通施設整備と観光の誕生 …… 12
第５節　疫病が生み出した国境と人流 …… 19
第６節　戦争・メディアと人流・観光 …… 21
第７節　戦後の人流・観光の動向 …… 24
第８節　国際金融制度の進展と規制緩和 …… 27
第９節　海外移住と永遠の旅行者 …… 31
第10節　2050年の人流　～空間軸（横軸）と時間軸（縦軸）から考える～ …… 32

第２編　観光・人流原論　～観光を学び論じる意味～

第１節　「「楽しみ」の旅」概念を表現する字句の誕生と発展 …… 37
第２節　辞書に見る「「楽しみ」のための旅」概念及びそれに対応する字句の発生と
その後の展開 …… 47
第３節　政策が影響した字句「観光」等の世間での使用法 …… 52
第４節　新聞記事に見る字句「観光」「ツーリスト」「ツーリズム」 …… 59
第５節　「観光」語源論と命名論の決着 …… 60
第６節　概念「観光」から概念「人流」への進化 …… 61
第７節　観光と観光学 …… 62

第３編　観光政策　～権力行為の対象としての観光を考える～

第１節　観光政策の考え方 …… 66
第２節　戦前の日本の人流・観光政策 …… 69
第３節　戦後の国内観光政策の変遷 …… 72
第４節　人流・観光と税 …… 76
第５節　人流・観光と危機管理 …… 80
第６節　政策遂行上必要とされる客観的観光・人流指標 …… 86
第７節　各地で展開されている国際観光政策 …… 92
第８節　地域観光政策とその意味 …… 104
第９節　国際人流政策　～外国人観光客と外国人労働者～ …… 113

第４編　観光資源　～観光者（ツーリスト）の視点～

第１節　「観光資源」等の論じられ方 …… 118
第２節　観光政策の対象としての資源 …… 118
第３節　自然観光資源と文化観光資源 …… 121
第４節　観光資源の分類及び評価 …… 131
第５節　認識と規制が生み出す観光対象 …… 136
第６節　観光資源の再構築 …… 141

第５編　観光活動　～供給者側の視点～

第１節　人の移動とお金の移動 …… 152
第２節　旅客運送業 …… 154
第３節　宿泊業 …… 158
第４節　旅行業から人流業へ …… 167
第５節　観光資源の提供と観光・人流業の将来 …… 176

第６編　人流・観光情報論の進化と観光学研究の方向　～起業家を目指す若者に～

第１節　観光情報とその提供 …… 180
第２節　位置情報の把握と人流・観光事業の創造 …… 186
第３節　脳内反応の可視化と人流・観光 …… 191
第４節　脳科学の進展が導く人流・観光学研究の未来 …… 194

第 1 編

人流・観光の発展の歴史

第１節　人類の移動と定住

第２節　定住社会における集団移動と旅の文化の形成

第３節　大量移動した奴隷と移民

第４節　大型交通施設整備と観光の誕生

第５節　疫病が生み出した国境と人流

第６節　戦争・メディアと人流・観光

第７節　戦後の人流・観光の動向

第８節　国際金融制度の進展と規制緩和

第９節　海外移住と永遠の旅行者

第10節　2050年の人流
～空間軸（横軸）と時間軸（縦軸）から考える～

第１編　人流・観光の発展の歴史

国連は現在の七十億人の人口が2050年には九十八億人、2100年には百十二億人に増加すると展望している。逆に、出生率の想定如何では、二十一世紀末にはピーク後、八十八億人にまで減少するとする研究者もいる。地球にとって持続可能な人口は百～百二十億人と考えられているが、それには人の移動を含めた暮らし方の前提が問題となる。食料と人口、それに地球規模の環境問題は、相互に密接に関係しており、農作物の高収量化を目指した一連の品種改良（緑の革命）は人口問題が解決するまでの時間を稼いでいるに過ぎない。

世界観光機関（UNWTO）では、2019年に延べ十五億人以上の人が国・域外に宿泊旅行に出かけ、2030年には十八億人に達すると予測していたが、Covid-19により世界中で人流規制が実施された。その結果地球規模での大気汚染の減少とエネルギー消費の節減が衛星からのデータで確認された。人の移動規模も、持続可能な地球を前提に考えておかなければならなくなったわけである。本編では、観光学を学ぶために、人の定住と移動（人流）を歴史的に概観する。

第１節　人類の移動と定住

１　人類の集団移動と定住

約二十年前にアフリカで誕生した人類（世界遺産（以下Ⓗ）エチオピア）がアフリカの中で緩やかに増加した後、アフリカを出て世界各地へと広がっていった（『人類の移動誌　印東道子編』）。このことがPCR分析を用いたDNA解析により解明されている。PCR分析は、コロナウイルス検出のみならず考古学研究等でも欠かせない技術となっている。

１-１　DNA解析による人類の定住と集団移動

約十万年前から人類は一斉に世界中に拡散していった。ほぼ同時期に人類は言語に係る遺伝子を獲得している。この時期にいっせいに何か別の遺伝子に変化したとは考えにくく、地球規模の環境の変化が原因していると思われる。しかし、再び気温が上昇しても、人類は狩猟生活に戻らなかった。

個々の遺伝子は数十万年の歴史を持つ。しかし個人が持つ遺伝子の組合せは、前後二十世代としても千年ほどの歴史しかない。特定の遺伝子相互の組合せは雲散霧消するからである。過去にさかのぼって追求できるのはせいぜい五百年程度であるから、先祖にこだわる必要期間はその程度であり、民族等の伝統の消費期限もその程度である。

１-２　集団移動と民族、文化

DNA解析により、人類の集団移動と文化的拡がりにズレがあること、アフリカ人以外はネアンデルタール人（Ⓗアルタミラの壁画）の遺伝子を持っていることが解明された。山東省臨淄遺跡のDNA解析から二千五百年前の中原にいた集団は現代欧州と現代トルコ集団の中間に位置する集団であることが

分かった。独特の風貌をした孔子（Ⓗ曲阜）は碧眼であった可能性がある（『中華の成立　渡辺信一郎』）。

従前は、先住狩猟民族の居住地にアナトリア（トルコ）から農耕民がやってきて、混血、置換して欧州人になったといわれてきた。しかし現在では、農耕民が狩猟採集民を飲み込んでプロト欧州人が出来上がったあと、四～五千年前にウクライナにいた遊牧民族が入ってきて、プロト欧州人を置換する形でできたのが、現代の欧州人だといわれている。遊牧民が使っていた言葉が今のインド・ヨーロッパ語族の一番のベースになっており、トルコの農耕民族の言葉ではなかったから、文化的な連続性と、集団の遺伝的な連続性がきちんと対応したものでない。一万年前の欧州人の肌はまだ褐色で、白くなるのは八千年前より新しい時代であるということもDNA解析で分かっている。

明治初期、お雇い外国人モースは大森貝塚から先住民族の存在を想起させ、日本人類学会の重鎮は、先住民族のコロボックルを天孫民族が駆逐した説を唱えていた。現在はDNA解析により、南東アジア及び北東アジアの日本人二重構造説は否定されている。遺伝子の構成が民族を規定するわけでもない（『DNAで語る日本人起源論　篠田謙一』）。この認識が深まれば、歴史認識（注）自体が過去を振り返る興味の対象である観光資源として活用されるようになる。

（注）大沼保昭著『「歴史認識」とは何か』は、江川紹子が聞き手となって編集されており、学生には学びやすい。

2　定住生活と農耕

人類が世界に広がった一万二千～一万年ほど前の地球の総人口は、当時の食糧資源を基に、五百万～八百万人と推定される。狩猟採集生活だけでは人口は限界に近づいていた。

人類はナッツ類の摂取により、脂質消化に関わる腸の発達、繊維消化に関わる盲腸の縮小という自然選択が発生し、肉を食べるに適した腸を持つ個体が残った。脳はエネルギー消費が大きく、肉食等のため人類は移動生活が常態であった。その後定住することにより農耕と人口増加を促した。

人類は長い進化を通じて移動生活を採用してきた。不快なものには近寄らず、危険であれば逃げていた。その人類がおよそ一万年前、移動生活をやめ定住生活を始めた。

大塚龍太郎は発掘調査を基に、農耕よりも千五百年前に定住が始まっていたとする（『ヒトはこうして増えてきた』）。従来、農耕開始が人口増加を引き起こしたとする説が強かったが、今では、人口増加が農耕と家畜飼育の引き金になったとする説が有力である。

第２節　定住社会における集団移動と旅の文化の形成

1　古代社会の旅

1－1　古代の車と道と宿屋

古代の中央集権国家は計画的に道路網を整備している。メソポタミアの絵に見る最古の車は四輪で、紀元前三千年頃シュメール人が発明した。宿屋・居酒屋も存在し、ハムラビ法典は無法者を通報しなければ死刑と規定していた。古代社会はどの地域でもよそ者対策のため宿所規制をしていたのである。

メソポタミアに馬が導入されたのは紀元前二千三百年頃であり、その後二輪車をヒッタイト（Ⓗハットゥシャの遺跡）が発明した。紀元前221年に中国統一を果たした秦の始皇帝は、車輪幅を統一し全国的な道路網を整備した。アッシリア帝国（Ⓗイラク）は祭事用道路の優れた整備技術を持ち、ペルシア帝国

が道路網、宿駅制度を引き継ぎ整備した。

1-2　古代文明と地理的知識

地理的知識は日常生活圏から外に出る場合に必要である。紀元前千五百年頃の集落を描いたヴァル・カモニカの岩絵群（Ⓗイタリア）が発見され、原始人も文字は知らなくても地図を描くことは出来たことが分かる。現存する最古の「世界」地図は、紀元前七世紀頃のバビロニア（Ⓗイラク）の世界図である。

紀元前五世紀ヘロドトスは太陽が北から照らす現象を否定していた。その後、地域により見える星と見えない星があることが認識され、紀元前四世紀のアリストテレスは地球が球体であると考えた。紀元二世紀のローマ時代には、地球全体の四分の一は知られており、プトレマイオスは球体の地球を平面地図に置き換える円錐図法を考案した。ギリシャ・ローマの世界図は相当正確に描かれていたが、中世西欧社会ではキリスト教の世界観から長く使われなかった。

1-3　住宿未分離の異人歓待と有料民間宿泊施設

日常生活圏から外に出る場合、旅先での睡眠、食事は不可欠であり、古代社会では、異人歓待が旅を支える機能を持っていた。この異人歓待とは、異邦人を迎え入れ、食事を供し、宿泊させ、庇護することである。太古から見られる人間関係の一つとして、どの古代社会や未開社会でも見られる風習である。憐れみ、同情等の自然発生的な感情からではなく、一種互恵主義的な形で相互に保障し、ある種の法的な概念にも結びついていたと考えられている。この発想は、アラブ社会、中国等の東西を問わず見られた。

旅人用の民間有料宿泊施設は、紀元前八世紀頃のギリシャには存在しなかった。飲食店を兼ねた宿屋が文献上確認出来る最も古い例は紀元前六～五世紀のリディア（現在のトルコのイオニア海沿岸地方）である（『亭主：酒場と旅館の文化史　ウラ・ハイゼ著　石丸昭二訳』）。

2　ローマ時代の観光旅行

古代ローマ社会は、舗装された幹線道路と宿泊施設が整備され、ローマの通貨が通用し、馬車が自在に走った（『馬車の歴史　ラスロー・タール著　野中邦子訳』）。旅行者のみならず観光客も存在したと認識出来るが、それはギリシャ・ローマに民主制が存在したという認識と同じ程度であり、現代的意味の大衆化した観光客ではない。

2-1　旅のインフラ

ローマ街道網の整備は植民地政策の知恵である。各植民地の自治を許す代わりに、有事にローマから直ちに軍隊を派遣出来るようにした。道路が未整備だったギリシャ時代と違い、この道路を活用して一般旅行者用の乗用馬車が使われた。宿駅を設け、そのうち宿泊施設のある宿駅が一日の行程ごとに設けられていた。国営施設は官吏や特別な証明書を持った者のみが利用を許されており、一般人は民間の宿屋や軽食堂タベルナを利用して旅をした。

2-2　旅のガイドとガイドブック

ローマ帝国は地理的知識を一般公開していた。公共建造物の壁面には帝国全図が貼り付けられ、書店では旅行地図が販売されていた。ローマの街道には約1.5キロごとにマイル塚が設置され、都市名、宿泊施設、馬の交換と馬車の修理場、飲食場所等の案内が記されていた。絵地図もガイドブックも存在し、

地理学者パウサニアスは『ギリシャ案内記』を出している。

3　他民族の進出と大移動

3-1　遊牧民族の進出

欧州と中国の間に広がるユーラシア大陸の草原を移動する遊牧民族が、欧州、中国に進出を繰り返し、歴史に影響してきた。歴史上この草原に最初に登場するのが騎馬遊牧民スキタイである。紀元前七世紀頃南ロシア草原に現れ、紀元前六世紀を過ぎると、黒海の周辺、南ロシア等の草原を中心に強大な王国を作り上げた。

匈奴は紀元前四世紀頃から五世紀にかけて中央ユーラシアに存在した遊牧民族である。一説には西からモンゴル平原にやってきたスキタイともいわれる。匈奴は幾度となく中国に進出を繰り返し、中国王朝の万里の長城（Ⓗ）構築の原因ともなった。

鮮卑は紀元前三～六世紀にかけて中国北部に存在した遊牧騎馬民族で、五胡十六国時代・南北朝時代には南下して中国に北魏などの王朝（Ⓗ雲崗石窟）を建てた。突厥は六世紀～八世紀に中央ユーラシアに存在したトルコ系遊牧民である。今後これらの遊牧民のDNA解析や発掘等が進むことにより、新しい目で見た観光資源が生まれることが期待出来る。

3-2　ゲルマン民族の大移動

四世紀から八世紀にかけて欧州でゲルマン民族の大移動が起こった。中央アジアにいたフン族がローマを混乱に落としいれ、ゴート族等のゲルマン系の部族を追いやった結果、玉突き式に大移動が発生した。この四～五世紀の移動が古代を終わらせ中世が始まった。気候の寒冷化による人口の南下が移動の原因だと考えられている。フン族の起源は謎であり、DNA解析が進められている。

4　巡礼と交易の旅

4-1　イスラム社会の旅

アラビアの砂漠の民の基本的な文化は移動であった。ローマ帝国滅亡後イスラム社会は古代文化を継承し、商人旅や巡礼等を活発に行っていた。その特徴は広範かつ長距離を移動する隊商であり、隊商宿（Ⓗタブリーズ）であった。彼らには従前から旅人保護の習慣（ジワール）があり、これがイスラムによって旅先での生活と安全を保証する公認の制度になった。寄進財産により建設された公営の隊商宿では一定期間無料で宿泊でき、旅人に安心感を与えていた。

広域移動のメッカ巡礼等は、大量輸送と宿泊その他関連の高度なインフラ整備が前提になる。旅の安全確保、通信、費用支払等全てが機能する必要がある。隊商の往来と隊商宿等の施設・サービスは、古代から自然発生的に各地に誕生していたが、イスラムの征服によって、政策的に整備されシステム化され、飛躍的に整っていった。

4-2　シルクロードと邸店

字句「シルクロード」は独地理学者リヒトホーフェンが1910年に著書『中国』で使用したことに始まる。現在ではステップ路、オアシス路（Ⓗ長安-天山回廊交易路網）、南海路の三つに大別される。七世紀以降はペルシアの交通路を継承したイスラム教徒商人が絹を求めて中国を訪れ、広州等に居留地を築

いた。中国では商品経済が発達し、商人が都市に長期間滞在して大量の商品を売買した。その便宜のため宿泊施設に倉庫が併設され、仲介業務も行われた。邸店の出現である。邸及び店には旅館、倉庫、商店等の意味があったが、商店の場合には肆及び舗が用いられたため、邸、店をもって旅館・倉庫を意味することが多く、旅館と倉庫が組み合わさった施設を邸店と称した。中国南北朝時代（Ⓗ莫高窟、龍門石窟）から公的な邸店は存在した。唐代に入ると商品経済の発達と都市の人口増大に伴い消費が拡大したため、官庁発行の身分証明書を帯びた行商が都市に長期滞在することが多くなり、民間経営の邸店が多く出現した。

5　中世欧州社会の人流

5-1　ローマ教会と封建制度

西ローマ帝国滅亡後ローマ教皇は、東ローマ帝国ビザンツ皇帝の庇護のもとにあった。ビザンツ皇帝（Ⓗイスタンブール歴史地区）はイスラム教への対抗上偶像崇拝を禁止した。しかしローマ教会（Ⓗバチカン市国）は、ゲルマン人への布教用に聖像を活用していたため、東西のキリスト教会が対立した。ローマ教会は、フランク王国に庇護を乗り換え、初代教皇ペテロを活用して各教会の中の首位権を主張することとなった。諸侯の領地ごとに修道院を創設して、ローマ教皇を頂点とした教会の階層制組織を作り上げていった。

西欧中世のfeudalismは、自らの土地財産を守るための工夫である。主君が家臣に奉仕を求める代償として土地使用権を貸与するローマ社会末期の慣例と、貴族や自由民の子弟が有力者の従者となり奉仕するかわりに馬や衣食を支給されるゲルマン社会の制度を結び付けてできた双務的な関係である。従ってfeudalismの訳語に、王が一族や功臣、地方有力土豪を諸侯として、一定の土地と人民の支配権を与え統治した、中国周王朝の制度に由来する封建制度の字句を用いることには注意が必要である。

諸侯は騎士に領地を与え、騎士は諸侯に軍役の義務を負う。国王は諸侯の代表者に過ぎない。この領主の所有地が荘園であり、隷属する農民は農奴であった。結婚税、相続税等を課され外に出る余裕のない生活をしていた。情報は教会からのみ伝えられ、人と物が域外に動かない世界であった。

十世紀になると地球温暖化が始まり、穀物が増産され人口も増加した。旅芸人等の活動も活発化し、土地が不足し都市へ出る農民が発生した。余剰穀物を貨幣に変える貨幣経済が普及し、農業以外の生活が可能となっていった（『中世の旅　ノルベルト・オーラ著　藤代幸一訳』）。

5-2　街道、村の道と橋梁

西欧封建社会は街道整備が悪く危険であり、馬車も十七世紀初めまであまり使用されなかったが、それでも人の移動は多く見られた。街道は国王の管理下、経済上軍事上の目的で、出来るだけ集落を避けて遠くを目指して建設された。農村の道は、連作障害回避のため、耕作地が毎年移動する三圃農法の下では、判別しにくいものであった。村落共同体が総出で維持管理し、外部に開かれていなかった。十三世紀に作られたザクセン法典にはよそ者規定があり、定住民と旅人の紛争回避等の規定も設けていた。道路拡張整備は領主側から中央集権的に発生していき、農民には労務提供を強制していたから評判が悪かった。

河川は十二、三世紀以降大量交通の重要手段となり、国王の支配下に置かれた。道路と異なり、住民からも橋梁建設の願いが発せられたが、建設維持には莫大な費用が必要であった。

5-3　定住と遍歴

中世の農民には楽しみの旅はなく、旅芸人が外部からやってきた。その旅芸人はよそ者であり法的保護の外にあった（『中世の旅芸人　ヴォルフガング・ハルトゥング著　井本响二他訳』）。阿部謹也は『中世を旅する人々』の中で、定住者の社会と遍歴の世界を対比させ、両者の交わりを解説する。元来遊牧民族であったゲルマン民族の西欧農村社会は日本と異なり、牧人、羊飼いとの共存社会であった。冬は農民の客となり宿と食事が提供され、お返しに肥料を畑に仕込んでいた。十二世紀以降、遍歴商人、遍歴職人や学生たちの放浪の旅、教養・好奇心を満足させる旅も増えてきて、ルネサンスや宗教改革を準備し、社会の近代化が進むにつれて旅もまた大きく発展を遂げていった。遍歴職人は中世社会の経済発展が限界を迎え、親方になれない職人のために考えられたものであり、修行の仕上げのために他の土地へ赴いて働くことが義務付けられ、行く先々の町でも最低限の宿と食事及び路銀が保証されていた。中世では職人と芸術家を区分する認識はなかった。中世後期には修道院、教会、王宮その他の大型石造建築が作られ始め、腕のいい石工職や装飾職人が各地に出かけていた。

5-4　居酒屋と有料宿泊施設の登場

修道院は旅人を泊めることを最初から予定しており、傷の手当もされたからホスピタルの語源にもなっている。

教会が農村支配の拠点とすれば居酒屋は共同生活の拠点であり、両者は隣接して設けられていた。多くは旅籠を兼ねていたから外からの情報の接点もあった。

中世前期の西欧では、寝泊りすることに対して代価を支払うという発想は、泊まる側にも泊める側にもなかった。有償で客を泊める専業の宿屋が普通に存在するのは、十四世紀以降のことである。宿泊は無料でも食糧は持参し、または市場で自己調達する慣行が十三世紀も継続していた。居酒屋を活用することが多かったが、初期の居酒屋が宿泊までさせたかどうかはっきりしない。十三世紀以降居酒屋が客を有償で泊める慣行が広がり、酒の小売店、飲み屋、客を泊める飲み屋、泊めるのが主の宿屋など、様々な形に展開していった。

旅籠は看板と屋号を外に表示することにより、一方で私人の家と区別し、他方で商館、市場と区別し、機能面で明確に分かれていく。旅籠の亭主は、条例や誓約によって客人とその駄獣を迎えることを義務付けられ、客が多過ぎて受入れが出来ない場合には、客人を手伝って宿泊・食事の場所を探すことを義務付けられることが多かった。旅行者保護政策というより治安維持のためであった。

十四世紀以降になると一日の旅程ごとに一つ以上の宿が存在することが期待出来るようになった。職業としての旅籠は一定数以上の客を泊めることが出来る施設がなければならず、乗用動物のための水、飼料、小屋を備えなければならなかった（『巡礼の文化史』）。

西欧では十四世紀中ごろにペストが大流行した。労働人口が大幅に減少し農民の地位が大きく向上した。人と物が動き始め荘園外の情報が入ることにより農奴の不満が増加し、封建社会の崩壊、教会権威の低下の原因となった。

独国に「都市の空気は人を自由にする」という諺がある。農奴は都市に一年一日居住すれば自由身分が得られた。イングランドでも、産業革命期に入ると農業生産力が飛躍的に向上し、多くの農民が都市へ移住した。東欧では十四世紀以降中世の農奴制の姿がほとんど変化せずに存続してきた。ロシアでは、農奴制廃勅令後も多くの農民は先祖代々の土地に縛り付けられたままだったが、土地を持たない農民が都市に移住出来るようになった。

6　戦争による人流の発生　～十字軍、フランクの侵攻～

厳しかった気候が十一世紀の後半から徐々に状況が改善された。欧州で最も人口が多かった仏国では、千百年に六百二十万人程度だった人口が急速に増え始め、千二百年には九百万人へと増加している。このような変化が十一世紀から十三世紀まで二百年にわたって西欧キリスト教徒が行ったエルサレム（Ⓗ旧市街と城壁群）等への軍事遠征を可能とさせた。民衆が十数万人という単位で三千キロに及ぶ旅に繰り返し出かけている。

戦争遂行のため土着の諸侯よりも国王の力が強まる効果があった。結果、都市と商業の発達を促し、東方文化が欧州に伝播され、ルネサンス、宗教改革といった歴史的な事柄を引き起こした。ジェノヴァ（Ⓗレ・ストラーデ・ヌオーヴェ、パラッツィ・デイ・ロッリ）やヴェネツィア（Ⓗ）といったイタリア諸都市は占領地との交易を行い、東西交易で大いに利益を得、今日は世界遺産として承継されている。

アラブ世界から見ると、欧州はビザンツ帝国以外全てフランクであった。一方アラブは地方豪族の寄り集まりであった。第三回十字軍を破ったイスラム世界の英雄サラディンはクルド人であり、その後に続くペルシアやオスマントルコを見ても一つのイスラム帝国とは認識出来るものではなかった。

7　大航海時代

大航海時代船長を悩ませたのは経度把握と壊血病であった。前者には正確な時計が必要で、今では空間の歪みまで計算する時計（GPS）がある。後者は十九世紀当初にレモンの効果までは把握されたが、正確な知識は二十世紀のビタミンの発見を待つ必要があった。

7-1　ガレオン船によるインドへの新規航路

地中海の航海は、古代から奴隷を漕ぎ手とするガレー船が主であった。強い恒常風がなく帆だけに頼ると、風が落ちたときに困るからであった。更に古代社会や中世アラブの時代には、漕ぎ手となる奴隷に不足しなかったのである（『近代への序曲　松田智雄』）。

十字軍による大量の人の移動が地中海の海運を大きく成長させ、大西洋へと乗り出すための力を蓄えていた。第四回十字軍がビザンチン帝国を陥落させ、地中海の海運がこの後長期間ヴェネツィアとジェノヴァの支配下におかれ、航海の装備も技術も大きく発展した。欧州人は肉食用に香辛料を求めインドへのルートを求めたが、オスマン帝国が東方貿易の障害となっていた。別ルート探索には遠洋航海が可能なガレオン船（帆船）が必要であった。

イスラム勢力からの国土回復（レコンキスタ）を完成していたポルトガルが、いち早く中央集権国家を形成でき、ヴァスコ・ダ・ガマ（1460年～1524年）がベルデ岬、希望峰、モンバサ、コーリコード（インド東海岸）に到達する航路を開発した。ポルトガルがゴアに建設した総督府や澳門は二十世紀まで植民地として継続していた。種子島、平戸にも進出し、多くの観光資源を生み出している。

ポルトガルより中央集権国家形成に遅れたスペインは、コロンブス（1451年～1506年）がサンサルバドル島にたどり着き（1492年）、その後アメリカ大陸関係航路を開発してゆくこととなった。アメリカ大陸には現在でも世界遺産に登録されているような高度な文明社会が存在したものの、牛・馬が存在せず鉄器もないので車輪文化がなかった。当時の物流は未だに不明である。

欧州の大西洋沿岸都市に世界中から商品が入ってくるようになり、商業が栄えた。また南米からの大量の銀の流入により物価が高騰し、農業から商工業にウェイトが移り、荘園領主層の没落を早めた。

7-2　征服者の侵略とイエズス会の布教活動

米大陸征服者の活動はスペイン王の認可を必要としたが、財政的援助はなく、キリスト教への改宗化を前提に、原住民の労働者としての使用が認められた（エンコミエンダ制度）。代表的な征服者に、アステカ（Ⓗティオティワカン）を侵略したコルテス、インカ帝国（Ⓗマチュピチュ）を侵略したピサロが挙げられる。

プロティスタントの宗教改革運動が引き金となり、カソリック教会でも改革の必要性が唱えられた。イグナチオ・デ・ロヨラやフランシスコ・ザビエルらが中心となり、1534年にイエズス会が設立された。イエズス会はその後、非欧州諸国への布教活動を行い、南米各地に残る伝道所跡が世界遺産に登録されている（Ⓗグアラニー、チキトス）。なおラス・カサスは、征服者の不正行為と先住民に対する残虐行為を告発、スペイン支配の不当性を訴えている（『インディアスの破壊についての簡潔な報告』）。死後、彼の著作はスペイン批判に利用されたため、スペイン国内では裏切り者と見なされたが、現在は高く評価されている。

8　東西を結ぶ旅行記と中国の大規模航海

モンゴルのユーラシア大陸への進出の意図は、欧州・中国の東西貿易ルートを抑え、交易の利益を確保することにあった。安定した統治のもとに治安維持も図られ、東西を結ぶ人流活動が活発化した。

プラノ・カルビニ（1182年～1252年）は教皇の命を受け布教と偵察にゆき、『モンゴル人の歴史』を著したが、プトレマイオスの地理認識より後退した内容であった。騎馬民族には草原は高速道路であり、カラコルムからハンガリーまでを三カ月で走破している（『草原とオアシス　山田信夫』）。モンテコルビノ（1247年～1328年）は、海路で1294年元の大都に到着し、病没するまで布教に従事した。

古代ローマの人流インフラを知らなかった中世欧州人には中国は驚きであった。マルコ・ポーロ（1254年～1324年）は『東方見聞録』で「北京から多くの道路と公道がいろいろの地方に通じ、各道路には行き先の名前がついている」ことを称賛し当時の欧州に大きな影響を与えた。

モロッコ人・イブンバッツーダ（1304年～1368年）は三十年間をかけ北・西アフリカ、中東、東欧州、南・中央・東南アジア、中国を旅している。『大旅行記　家島彦一訳』には隊商宿に関する記述が見られる。イスラム教徒のハッジ（巡礼）は、クルアーンにも記述されており、専門のガイド役も組織化されていた。隊商宿等の存在をもって「観光化した巡礼」が存在していたと認識出来るかは研究課題である。

十四世紀になるとオスマン帝国が進出し、中国元朝も1368年には崩壊し、中国と欧州を直接結ぶことが稀になった。情報不足がジパング伝説等の東方イメージを欧州人に抱かせることになり、海という迂回路を経たアジアルートに導いていくことになった。

一方、欧州に比べて先進地域であった明王朝は絹、茶、陶磁器等を欧州に輸出し、ポトシ銀山（Ⓗメキシコ）や石見銀山（Ⓗ島根県）からの大量の銀が集まることとなった。そのため、海禁政策を採用し、朝貢貿易に限定することとなった。

その時期に鄭和は皇帝の命により、1405年から1433年に七度の航海を実施している。ヴァスコ・ダ・ガマの船団が総乗組員百七十名、コロンブスの船団が総乗組員八十八名に対して、鄭和の艦隊の参加人員は、各回とも二万七千人前後と大規模な編成で、東南アジア、インド、セイロン島からアラビア半島、アフリカ東海岸まで航海している。

一方イエズス会等から宗教改革に対抗する動きが発生し、中国等への布教を先んじて行った。マテオ

リッチ（1552年～1610年）は欧州の最新技術を中国に伝えるとともに、欧州に中国文化を紹介し東西文化の架け橋となった。明代末には、彼による中国初の漢訳世界地図である『坤輿万国全図』が作成され、1602年には日本にも輸出されている。

第３節　大量移動した奴隷と移民

古代ギリシャ、ローマでは、畜力だけではなく奴隷の労働力を利用した。西ローマ帝国が崩壊した五世紀頃、奴隷の確保が困難になり、奴隷の多くが小作人に相当するコロヌスと呼ばれる階層に移行し、中世欧州の農奴の起源になったとされる。アジアでは、奴隷が農耕の主たる労働力にはならず、水田稲作に家族の労働力が投入され、奴隷への依存度は低かったと考えられている。

1　米大陸先住民の滅亡と奴隷貿易

欧州から米大陸への移住期の約百年間に約五千六百万人の先住民が滅亡し、五百年経った今日、南米の先住民のＹ染色体（父方）は八割が欧州系、ミトコンドリアDNA（母方）は八～九割が先住民系である。

十五世紀から十八世紀までが奴隷貿易時代、十九世紀が移民の世紀と認識されている。当初奴隷貿易は戦争捕虜の範囲内であったが、先住民族が激減した米大陸の奴隷需要により拡大した。奴隷貿易は主に欧州とアフリカと米大陸を結んで、アフリカ原住民を対象として展開され、西インドのプランテーション経営等に必要な労働力を供給していた。奴隷貿易に使用された施設等が世界遺産として登録されている（Ⓗゴレ島、Ⓗクンタキンテ島）。

2　奴隷制度と契約移民（年季奉公制）

2-1　奴隷制の廃止とその認識

1807年英国で奴隷貿易は禁止された。奴隷貿易・奴隷制の廃止は当初、人道主義的動機を重視する解釈が有力であった。これに対して産業的見地から奴隷制度が反対されたという解釈が、エリック・ウィリアムズ（トリニダード・トバコ初代首相）によりなされた。その後、研究者は奴隷貿易の利潤規模を論じるため、運搬された奴隷の規模は千万人前後と推計している。

岩井克人は、資本主義は差異性を巡る競争をし、更には差異性をしての情報そのものを商品化するようになるとする。植民地解放、労働者の解放が叫ばれたが、それは空間的差異（植民地）、時間的差異（労働時間）のことであり、利潤は差異からしか生まれない（『21世紀の資本主義』）とするが、奴隷の解放と置き換えても通じる。

2-2　年季奉公制と苦力

奴隷貿易が盛んな頃にはアイルランド人等も奴隷としてカリブ海に連れてこられていた。奴隷貿易の廃止後、欧州諸国の植民地や米国で労働力が不足した。それを補う形で、十七世紀から十八世紀、欧州人が北米英国植民地へ年季契約移民として渡った。到着後一定期間不自由労働を義務付けられていた。年季奉公制度は千六百年代のイングランドやアイルランドでは普通に見かけられたものである。

移民は、移住先の政府や雇主と、移住期間、労働条件等についての契約を結んでから出国した。契約期間終了後は、原則として帰国することとなっていた。

英国植民地であったインド亜大陸の貧民層や、広東・福建両省から労働力としてのクーリーが世界各地に送られた。クーリーはインド人労働者を指した呼び名であったが、後に中国人労働者に苦力という漢字があてられた。アヘン戦争後列強は、清国人を連れてくることが容易になり、カリフォルニアに鉄道建設等労働者として送られた。ロシアでもシベリア鉄道建設の労働者等に送られた。こうした十九世紀の移民によって、現在約四千万人といわれる華僑・華人社会の原型が世界各地に形作られていった。インド洋にあるモーリシャスでは、五十万人に上るインド移民の劣悪な受入施設（Ⓗアープラヴァシガード）が負の世界遺産として登録されている。

3　移民の世紀とスラムの発生

十九世紀の欧州は、人口増大や交通機関の発達等により大規模な人口移動が起こった。人口の都市集中と海外移民が増加したのである。

南北戦争終了後、米国では憲法修正十三条により奴隷制度は廃止されたものの、南部の解放奴隷はシェア・クロッパーと呼ばれる分益小作人に留まった。このため北部の工業労働力確保のため、積極的に移民受入策を展開し、十九世紀中頃にはアイルランド、独国、インド、中国からの移民（旧移民）、その後は東欧を中心として新移民が受け入れられた。

第一次大戦までの百年間に新大陸に渡った欧州人は六千万人に及び、十九世紀はまさに「移民の世紀」であった。最大の移民受入国の米国の数は1821年から1920年までの百年で約三千三百万人である。前半には北・西欧州から、後半は南・東欧州からの移民が多く見られ、これは各国の工業化の進展の時期のずれを示している。生活水準が欧米間で収斂したが、国民国家が形成され国境移動は規制の方向に作用した。英国においても、1905年外国人法が制定され移民規制が始まった。

移民の世紀に固まった領土のまま規制され、欧州人と同じ数だけ海を渡ってきたアジア系移民は出稼ぎ型に留まった。アジア諸国が植民地として一次産品供給地に留められたため、無限の労働力供給地のまま生活水準の収斂は発生しなかった。アジアのスラム処理はその途上国の責任となった。

4　移民規制と欧州への帰還

欧米の間では、移民の世紀を経て生活水準が収斂した。1820年の英国の一人当たりの所得水準が1,756米ドル（以下米ドルは単に「ドル」とする）、独国が1,112ドル、イタリアが1,092ドルと、日本の704ドルとその差はあまり大きくなかった。1929年には英国5,255ドル、独国4,335ドル、イタリア3,026ドルへと上昇し、アイルランドですら2,883ドルであったが、日本は1,949ドルに留まっていた（「近代世界システムと人間の移動」 杉原薫」『岩波講座　世界歴史 19 移動と移民』）。

移民の世紀が終了し労働者の既得権益が確立してくると、新たな移民に対する規制を国家に求める動きが出てきた。アジアと欧州の間の賃金の平準化は発生せず、国民国家が形成されて国境移動は規制の方向に作用した。十九世紀末に中国人移民禁止法が米国で成立した。1924年には排日移民法が制定され、米国政府は人種差別的であるとする反米感情が日本で生まれた。その一方米国等へ渡った欧州移民は、賃金の平準化により再び欧州へ帰還している。第一次世界大戦までに、米国から四百万人、豪州から百万人が英国に帰還した。十六世紀以降英国から植民地に向かった数の約三分の一である。

5　移動の自由と教育問題

5-1　日本における人身売買禁止制度と職業選択

奴隷制度は日本でも存在したが、豊臣政権になり人身売買が禁止された。近世においても年季奉公契約は残ったものの、人買いが禁止されており、奉公人を転売する二次人身売買市場は存在せず、欧米に比べて極めて早い時期から労働の自由化が行われていた。幕藩体制下の宗門人別改帳等は家族からの離脱を困難にする効果があり、農業成長の妨げにはならなかった。幕府、藩公認の株仲間制度により、職人の引き抜きも抑制された。

明治維新後移動の自由は権利として保障され、同業組合の賃金規制も禁止された。拘束契約労働は認められず、雇用主のギルドや産業別の労働組合もなかった。日本の雇用主は、欧米と比べて極めて早い段階から、移動が自由な労働市場と向き合うこととなった。

5-2　移動の自由と教育投資

人の移動が自由である制度下、その身体に質権や抵当権を設定することはできない。従って労働者自身が金融市場から移動や訓練の費用を調達することが困難であり、教育投資が過少となってしまうと考えられる。しかし戦前の日本では、教育的キャッチアップが経済的キャッチアップよりも四十年近く先行していた（神門パラドックス）。なぜ教育投資が行われたかの解説が、近代国家をめざす政府のリーダーシップと、国民側の立身出世の動機に求められている。戦前と違い戦後は、高等教育のキャッチアップが長らく停滞した。この高等教育不足が、新規のビジネスモデルを発案する力を失わせて、1990年以降の長期不振をもたらした可能性がある（『教育と経済発展　神門善久』）。

欧米の場合十九世紀を通じて、労働者に物権を設定する強制労働市場や、転職を法的に規制する労働法が長く残った。米国が労働者本人の自由意思による契約労働をも禁止したのは1900年になってからである。欧州においては、十九世紀末から二十世紀初めにかけて、職業学校と同一事業所における徒弟制を接続する改革が進み、特に独国においては現在においても重要な訓練機関となっている。米国の徒弟制度も、十九世紀終わりまでは、雇用主の費用負担によって、拘束契約労働と組み合わせて運用されていた。その後、産業別労働組合が運営する徒弟制が製造業や建設業において営まれており、修了者が同一産業の組合に入れば、訓練費用は組合費として回収される。観光概念や専門職大学制度を考える場合にも、理解しておかなければならない。

第４節　大型交通施設整備と観光の誕生

近代概念の観光活動を可能とするには大量輸送手段が必要である。それが古代のエジプト、ローマ、中国では、運河、道路であり、その整備には巨大な権力を必要とした。近代の鉄道整備においても同様であり、いち早く資本蓄積を行った英国に登場することとなった。

1　古代社会の大型交通施設整備

紀元前二十世紀古代エジプト社会の大型交通施設は、灌漑用水を兼ねた「ファラオの運河」であり、ナイル川から紅海まで達する東西方向の淡水運河が整備された。ローマ街道は、紀元117年頃には、主

要幹線道路は約八万六千キロ、全ての道路の総延長は二十九万キロ（資料により十五万キロ）にも達していた。

七世紀隋の煬帝によって華北と江南を結ぶ大運河（Ⓗ京杭大運河）が完成した。この運河は中国の南北二千五百キロを結びつける大動脈となり、唐の繁栄の一因となるとともに、五代から宋にかけては黄河と大運河の結節点である開封に首都がおかれた。またこの運河の北端である北京にも、元代以降の歴代中国王朝の首都がおかれ、欧米列強の進出時の港湾封鎖にも、京杭大運河により交通に支障が出なかったように、中国の歴史に影響を与えた。

2　英国産業革命と鉄道

2-1　運河、駅馬車、蒸気自動車及び鉄道

1681年仏国南西部にミディ運河（Ⓗ）が完成し、仏国は大西洋から地中海までを結ぶ交通路が確保された。英国でも1760年代から1830年代にかけて運河時代が現出した。

乗合運送は十七世紀半ばパリでパスカルが乗合馬車会社を設立したことに始まる。馬車輸送は、英国ではターンパイクが整備され郵便馬車でスピードアップも図られ普及していった。人の移動が増加することにより従来の駅馬車も増加し、1830年代英国では毎日三千三百台の駅馬車が走行し、黄金時代を迎えていた。

蒸気自動車は鉄道と同時期に実用化されているが、英国の有産階級には受け入れられず、1865年には馬車を保護し自動車の使用を制限する赤旗法まで制定されている。1830年マンチェスター・リヴァプール間約五十キロを蒸気機関車が、時刻表による定期運行を始めた。すべての鉄道で1,435ミリメートルの軌間が採用された。

2-2　鉄道輸送の大衆化

鉄道網の拡充は新たな旅行文化をもたらした。トマス・クックは、1843年にパッケージ・ツアーを事業化し、近代ツーリズムの父と呼ばれるようになったが、近代ツーリズムは鉄道開業時点で既に始まっていた。鉄道会社は開通直後に遠足用列車を走らせ、1831年に特別列車で人を競馬場に運んでいる。鉄道は安く快適であり急激な拡張につながった。1845年時点で乗客数は三千二百七十五万人を超えその後も急増している。馬車は長距離便では敗退したものの、駅からの二次交通需要が増加し、荷物の集配荷馬車も増加した。

3　米国大陸横断鉄道と観光

3-1　北米も運河から鉄道へ

米国は十八世紀後半に英国から独立したものの、1790年の第一回国勢調査による人口は約三百九十三万人（うち、奴隷黒人約七十万人、自由身分の黒人約六万人）で工業も未発達な弱小国であった。欧州と異なり道路や運河も未発達で交通網は極めて劣悪であった。十九世紀初頭においても、ニューイングランド以外の地方の道路網は貧弱であり、水路が主な交通路であった。入植者はその地で一生を終えるというのが一般的であったから、観光と無縁であった。

米国も鉄道時代を迎える前に運河時代があった。1825年五大湖水系とニューヨークを直接結ぶエリー運河が完成し、ニューヨークは内陸部と外洋を結ぶ港湾都市として急速に成長した。1848年イリノイ・

ミシガン運河が建設され、ニューオーリンズからシカゴを通ってニューヨークまで、内陸水路ルートが完成した。しかし鉄道の延伸とともにその重要性は低下していった。

3-2　中国人労働者による大陸横断鉄道の完成

独立後の米国は州の連合体であり、1864年まで連邦中央銀行は存在せず、1913年にようやく連銀のみが発券業務を行うことになった。

巨大投資を必要とする鉄道整備には、強い国家権力を必要とする。米国は建設労働力の不足と貨幣資本の不足が著しく、外人労働と外資の調達に苦労することとなった。1865年に黒人奴隷制度が廃止され、代わって米大陸に労働力として移住したのがアイルランド人（東側現場）と中国人（西側現場）であった。セントラルパシフィック鉄道は、全労務者の九割に当たる人員の中国人労働者を雇った。斯波義信は「白人労働者には宿舎と食料が支給されたが、華僑労働者はテントで野営し食費を自弁するという待遇の中で、精鋭さを発揮して、68年９月に完成させた」と記述する（『華僑』）。1869年セントラルパシフィックとユニオンパシフィック鉄道がプロモントリーサミット（ユタ州）で接合し、横断鉄道が完成した。

3-3　プルマン寝台車のビジネスモデル

米国の鉄道は、マイル当たりの賃率は安いものの平均乗車距離が長いため、旅客の負担は軽いものではなかった。ジョージ・プルマンが寝台車の改善に乗り出した。南北戦争（1861年～1865年）の兵員輸送用によって財務基盤を固め、続いて豪華客船をモデルにしたパイオニア号を開発した。暗殺されたリンカーン大統領の葬送列車として使われ有名になり、また葬送列車のために主要路線が拡大補強されたことで、大型客車の通行可能な路線が増えることになった。1867年にはホテルカーとしてプルマン・パレス・カーが開発され、1887年に幌付きデッキの改良により乗客が風雨にさらされることなく車両間を移動出来るようになった。1907年に全鋼製車両が導入され、常に便利、快適、豪華、安全を追い求めた。

車両製造、販売だけではなく、自社所有の寝台車、食堂車を連結運行し、自社のコック、ポーター、車掌を乗せて乗客サービスをする事業を展開した。追加のプルマン料金を支払ってプルマンの豪華な客車に乗るかの選択が出来るようになった。全米を覆うプルマンの寝台車網が展開され、一晩で四万人に寝台を提供する豪華ホテルチェーンとなっていった。

3-4　鉄道規制とその影響

連邦法の鉄道法制は1887年の州際通商法の制定が最初であるが、その前に各州が独自に州法を制定し一社毎の許可制を採用していた。運賃は州により異なり、距離比例制を採用する州が多かった。運賃を巡っては、鉄道と農民は敵対的関係になり、やがて農民運動へと発展し、鉄道の運賃規制要求運動になった。これが1870年代のグレンジャー運動であり、全国レベルの問題に発展した。

最高裁は運賃規制を認めなかったが、1890年代の不況下でセオドア・ルーズベルト大統領は運賃規制を最重要課題とし、「妥当かつ公正な運賃」という運賃制度が確立することになった。この原則は日本においても、戦後占領下で制定された旧国有鉄道運賃法の「公正かつ妥当な運賃」原則にまで影響し、国鉄民営化まで継続したのである。

鉄道建設を巡る汚職事件が鉄道の政府規制を誘発し、州際交通委員会（ICC）による連邦規制の全盛時代を築いた。この規制により交通研究者が鉄道を自然独占産業と見なすのが当然と考えられるように

なった。1920年鉄道法制が確立し、1930年代には自動車運送、航空運送の規制にまで広がり、公的規制による鉄道衰退に拍車をかける時代を迎えた。規制当局が1966年から運輸省（DOT）に変更になり、鉄道政策については「スタガー法」（鉄道の規制緩和）が成立することとなった。この規制緩和の方向が、時間を要したものの、日本の観光産業の発展につながったのである。

4　シベリア鉄道と中東鉄道

4-1　シベリア鉄道の国際性

後発の列強ロシアにとって、産業革命を引き起こすためには資本が不足しており、仏国資本の資金援助を受け小麦輸出にも力を入れシベリア鉄道を建設した。結果1896年から1913年まで、年平均五十万トンの小麦粉等を輸出している。

シベリア鉄道は欧州各国との国際連絡運輸を通じ、日本の1920年代国際観光事業にも重要な役割を果たしてきた。金本位制時代、日本の在外決済機関は全てロンドンにあり、国際決済に要する手形は全てシベリア鉄道で輸送され、国際金融の生命線となっていた。

4-2　東清鉄道（中東鉄道）と南満州鉄道

ロシアは満洲里からハルビンを経て綏芬河へと続く本線と、ハルビンから大連、旅順へと続く支線からなる東清鉄道を計画し、日清戦争直後の三国干渉の見返りとして、満洲北部の鉄道敷設権を得た。中国人労働者が大量に投入され、1897年にウラジオストク～ハバロフスク、1903年に南満洲支線が完成した。ロシアは鉄道建設資金の仏国銀行への返済のため、緊縮財政を採用した結果ロシア革命を発生させる社会不安を引き起こしている。

日露戦争後のポーツマス条約により、長春以南の南満洲支線は日本に譲渡され南満州鉄道となった。中華民国成立後もロシアによる東清鉄道の利権は継承された。1932年に満洲国が成立すると、東清鉄道は事実上の満洲国とソ連の合弁となり1935年東清鉄道は満洲国有鉄道となった。満鉄時代の観光政策に関しては『観光の政治学―戦前・戦後における日本人の「満洲」』等、高媛による一連の先行研究がある。高速鉄道時代に入った現代中国では、ロシア建築物や「あじあ」号等の鉄道遺産を観光資源として活用している。

5　大型旅客船と観光

5-1　大西洋横断

英国と欧州大陸を運航する帆船は十八世紀から存在したが、十九世紀初めまで定期性は維持できなかった。郵便船が輸送出来る乗客も十二名までと定められ、その程度の需要しかなかった。

大陸間郵便船往来の必要は米国側に強かった。定期運航を宣言し、1818年ニューヨーク・リヴァプール港で始まった。移民の米大陸渡航は、この後海運会社のドル箱になっていく。田中航によると、定期船就航前の1790年から1810年までの二十年間に毎年六千人ほど欧州から米国へ移住していたが、1819年から蒸気船時代を含む1859年には合計五百万人もの移民がアメリカに渡った（『蒸気船の世紀』）。帆船では正確な定時運行が困難であり、十九世紀初頭以来、欧州と新大陸の人や物の往来は増加の一途をたどっていたから、大型蒸気船の開発が急がれる情勢であった。

5-2　汽船の登場

1838年蒸気船が初めて北大西洋航路に登場し、1840年外輪船が登場した。帆船に代わり1840年代から60年代に次々と外輪蒸気船が大西洋定期航路に就航した。早いうちから観光旅行に出かける富裕層も見え始めた。1850年頃には三千総トンクラスの船が登場し、次第にスクリュー船へと比重が移っていった。1880年頃から食糧保存と火災防止に必要な設備として、陸上よりも早くに、電灯と冷凍庫が客船に導入された。

1869年に仏人レセップスによりスエズ運河が開通した。帆船はこの運河の航行が困難であり、汽船が完全に世界の海の主役となった。

運賃負担力の高い郵便物は、馬車時代から航空輸送時代に至るまで、導入直後の運送機関の経営を支える重要な役目を果たしてきた。汽船も同様であり、1850年に米政府から高額の郵便輸送契約を獲得して経営安定に寄与した。

1910年代タイタニック級をはじめとする客船が登場して一気に五万総トンクラスにまで大きくなり、大西洋を最速五日以内で横断するようになった。タイタニック号の定員は、一等325名、二等285名、三等1,339名、クルー885名と、十分に観光客輸送の役割を担っていたといえる。

5-3　スエズ運河開通による観光振興

十九世紀半ば以降、英国の移民や軍隊がインドや豪州方面に送り出されるようになった。特に豪州は1851年にゴールドラッシュが起こり多数出かけるようになった。石炭補給のため地中海経由エジプトへ行き、そこから陸路移動して紅海側のスエズ港へ行き、また別の蒸気船に引き継ぐという方法がとられた。1858年にアレキサンドリアからカイロを経てスエズに至る英国支配の鉄道が開通している。このため英国は仏国によるスエズ運河掘削に反対したことはよく知られている。

1869年スエズ運河の開通は世界史的大事件であった。ロンドン・ボンベイ間の距離は、喜望峰回りの一万千マイルから運河経由の六千四百マイルへと半減し、ロンドンからシンガポールへスエズ運河経由では四十二日で着けるようになった。

トマス・クックはスエズ運河開通の1869年、初のエジプト・パレスチナ旅行を募集して四十人のツアー客を送っている。中東ツアーは以後クック社の通年営業を可能にする冬の売り物ツアーとなっていった。スエズを通過する船の八割が英国船籍だった。運河の開通は欧米人の旅と観光を大きく進展させたが、欧州帝国主義支配を急速に進めるきっかけともなった。

5-4　豪華客船の時代

第二次産業革命により、科学技術の進歩が相互に関連しながら飛躍的にスピードアップした。船舶関連に限っても、船体の材質（鉄から鋼へ）、燃料（石炭から重油へ）、エンジン（レシプロタービン、そしてディーゼルへ）、電信の実用化と海底電信ケーブルの敷設、電話（1886年）、電灯等である。船は大型化し、居住性も快適になり、浮かぶホテルと形容される豪華客船の時代が到来した。それとともに、出稼ぎ労働者がデッキ・パッセンジャー（甲板旅客）として出現しているのは、当時のローコスト・キャリア（LCC）利用客である。

第二次産業革命により新しい勢力も台頭した。欧州では国家統一を成し遂げた独国が登場し、欧州外では米国が大きく発展して、国際交通においてもこの両国が一大勢力になってきた。そして、アジアでは日本が海運国として急成長を始めていた。

戦争終結とともに、客船保有に余裕があった英国が大戦後の客船航路をリードし、豪華な船旅を競っ

た。この時期から第二次世界大戦勃発に至る期間が豪華客船の黄金時代である。

仏国は1910年に他国に先駆けて政府機構に観光の名を冠する組織オフィス・ド・ツーリスムを設置して対外観光宣伝を始めた。

1929年に始まった世界恐慌は客船事業にも大きな影響を及ぼし、定期船旅客の激減への対策として、船会社は観光クルーズを積極的に展開した。富裕な国際観光客の落す外貨の力が強く意識され、外客誘致競争も活発化し第二次世界大戦勃発まで客船時代が継続した。

5-5　ゴールドラッシュとパナマ運河

1848年にゴールドラッシュが始まり米東部から人々が西海岸をめざした。大陸横断鉄道はまだなく、人々はパナマ地峡をめざして押し寄せたため、1855年にはパナマ鉄道が建設された。

パナマ地峡がコロンビア領であったため、米国はパナマ独立派の運動家と手を結び、1903年コロンビアから独立宣言させた。パナマ運河条約を結び、運河建設権と永久租借権を取得し、1914年に開通した。1999年末にパナマに完全返還された。

パナマ運河が開通すると、同一船による世界一周も可能になった。運河開通が第一世界大戦勃発後だったため、最初の世界一周は大戦終結後の1922年末から翌年年始にかけて行われた。以降世界一周クルーズは富裕な客を乗せて毎年行われるようになり、米国が最大のクルーズ市場であった。

6　濫觴期の航空輸送

十九世紀末既に蒸気機関車や車が走り、蒸気船が幅を利かせ、1911年にツェッペリン伯爵が硬式飛行船の独国国内民間航路を開設していた。

1903年ライト兄弟の固定翼機による世界初の動力飛行が行われたが、ライバル関係にあった米国スミソニアン協会は認めず、1928年ライトフライヤー号は英国の科学博物館で展示されることとなった。1942年になりスミソニアン協会はライト兄弟の偉業を認め陳謝しライトフライヤー号は米国に戻った。

1919年パリ・ロンドン間を乗客十一人による定期商業飛行が開始され、1925年に朝日新聞社の初風号、東風号が東京からモスクワ経由ローマまでを飛行した。1927年リンドバーグがニューヨークからパリへと約33.5時間の単独・無着陸・大西洋横断飛行に成功した。

7　観光と自動車

現代の観光活動はその半数以上が自動車により行われている。従って自動車所有者が少数の貴族や富裕層に留まっていた段階では観光とは無縁の存在であった。観光とのつながりは、1908年のフォード・T型の発売から始まる。大衆化であるモータリゼーションの発生は1920年代の米国であり、次いで西欧諸国である。1908年に米国で世界初の自動車専用道路が開通し、第一次大戦後には独国においてアウトバーンが建設され、国民車のフォルクスワーゲンが生産され、蒸気からガソリンの時代に移行した。

（注）1910年には九百五十ドルであった自動車が1924年には二百九十ドルになった。二十年代が始まる頃の全米の自動車保有台数は約九百万台、その後毎年二十五万台量産された。（『物語　アメリカの歴史　猿谷要』）

8　帝国主義下の船籍問題

8-1　植民地の法治主義

植民地経営の経済的限界を感じていた欧米列強は、中国や日本に開国は迫ったものの、従来のような植民地政策はとらず、治外法権、関税自主権等を活用した不平等条約（注）により、コストをかけなくてすむ方式へと転換し始めていた。

（注）近年では、徳川時代に締結されたのものは、実質上必ずしも不平等なものではなく、長州等の攘夷運動やその後の明治政府の対応にも問題があったとされる。

日本も、三国干渉が契機となり、植民地帝国へと踏み出した。欧米は最恵国待遇により集団非公式帝国主義をとることが可能であったが、日本はまだそのアウトサイダーであり、大使の交換が認められたのは日露戦争後のことである。

明治憲法には海外植民地に関する規定が存在せず、法的位置付けを打ち出したのが美濃部達吉である。立憲政治が行われていない海外植民地は専制政治のもとにある「異法区域」であり、司法権の独立も完全ではなく、行政権と立法権の分立もなかった。1896年帝国議会で成立した法律六十三号により、台湾総督はその管轄区域内において、法律の効力を有する命令を発することができるとしたが、天皇機関説の美濃部達吉どころか天皇主権説の穂積八束も反対していた（『日本の近代とは何であったか　三谷太一郎』）。今日の観光資源として活用される「歴史認識」問題の発生にもつながる原因になった。

8-2　外国籍船の沿岸輸送

十五世紀頃から科学技術の進歩によって、広大な海洋を利用することが可能となり、十九世紀までに海洋を公海と領海という二つの制度に区分する基本構造が成立した。教科書は国家の三要素を国土、国民、国家権力とするが、この公海の存在は、便宜的に船籍を必要とした。英国航海条例の時代は船舶の所有権、製造地、海員が船籍の三条件とされたが、現在は所有権のみである。その所有権も自然人の影が消えることによりフィクションの色彩が強くなっている。

維新直後、明治政府は日本船舶による貢米輸送の確保に腐心し、外国船の不開港場の出入は禁止できたものの、開港場間の回漕はオーストリア・ハンガリーとの条約（1869年）に代表される不平等条約および日本海運の実力から認めざるを得なかった。その後鉄道整備等もあって沿岸輸送問題は解消し、1899年船舶法３条「日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄航シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス」の規定により、外国船はわが国沿岸輸送から姿を消す体制となった。制度的には外国船舶に頼らなくてもよい体制とはなったものの、指揮運航を外国人の船長に委ねる日本船舶は遠洋航路を中心にまだ相当数存在した。日本人船長が外国人船長を凌駕できるようになるには、積極的に日本人海技の独立方針を示した航海奨励法（1896年）の効果を待たなければならなかった。

自国内の沿岸輸送を自国船舶に制限するカボタージュ制度は、英国の航海条例により始まったとされ、英国は植民地を含む国内輸送を英国船舶の独占とすることにより、植民地貿易の巨額の利益を独占したとされる。最も厳しいカボタージュ制度は1920年米国船舶法で、沿岸輸送は自国製造船に限定している。

わが国船舶法は英国流の大沿岸輸送主義を採用したとされるものの、船舶法自体の施行区域は、当時内地に制限され外地には適用されないとされていたため、大連籍船等の問題が発生することとなった。

8-3　法治国家と大連籍船

ロシア時代に自由港であった大連港は、日露戦争直後の国際情勢もあって、外務大臣は外国政府に対

し内地・大連間の貿易に外国船の就航を認める旨を通達した。その一方で、日本船舶である大連籍船は、1906年勅令第236号により関東州と内地の間を通航する場合は開港場に制限された。

便宜置籍船の起源は、米国の酒類製造・販売・運搬等禁止法（1917年）に求められる。このいわゆる禁酒法の規制を逃れる目的で、米国籍船がパナマに船籍を移したことに始まるとされる。米国領海内では外国船にも適用される報道がなされており、当時日本の新聞でも話題になった。大連籍船はこの便宜置籍船以前に誕生していた。

大連籍船は従来内地船籍であったが、1911年関東州船籍令が公布され、株式会社の場合は役員の三分の二以上が日本人の所有であれば日本船舶とすることができた。これに対して船舶法は制定以来一世紀にわたり、役員全員が日本人であることを要件とし、その問題点が古くから指摘されていたにもかかわらず、日本海運企業の実需が発生していなかったことからか1998年まで改正されずにきていた。船籍、船員はグローバル化されてきたが、経営陣はグローバル化されていなかったからであろう。大連籍船は日章旗を掲揚し、国際関係は外務省が担当するものの、海技資格等海事法令は関東州関係法令が適用され、内地海事法令が適用されないところから、逓信省は海事法令の統一化を課題としていた。

8-4　関東大震災とカボタージュ

大連籍船の内地寄航は開港場に限定され、例外的に伊勢湾について逓信大臣から特許されていた。沿岸輸送も大連籍船は外国船扱いと受け止められ、樺太・内地間輸送には参入できないと認識されていたが、1923年関東大震災復興を契機に、乾汽船の菊桐丸が樺太汽船に傭船されることとなった。逓信省は、復興木材の船舶運賃抑圧策として、大連籍船の樺太開港場寄航は内地船舶法上問題ないと解釈を明確化した。これに対し内地籍船船主は輸入関税が免除されている大連籍船にも日本の内地船舶と同様の待遇を与えるということで問題化した。その結果、1925年樺太船舶令（勅令）が施行され、内地船舶法の施行区域が樺太に拡大された。その際、沿岸輸送の特許権限をめぐって逓信大臣とするか樺太庁長官とするかで、内地船主と樺太産業界で意見対立が発生し、内地入港には樺太庁長官が逓信大臣と協議することで決着した。

1925年英国大使から内地・大連間輸送の許可の照会を受け、逓信省は「台湾朝鮮樺太関東州南洋新領土及び帝国内地各港間の航路は沿岸貿易と認むるが故に外国船舶の内地大連間の貨物輸送は禁止するを妥当なりとす」とそれまでの方針を変更することとなった。同時に1925年関東州ノ船籍制限令（勅令）が制定され、内地・外地間輸送問題は制度的に整備され、大連籍船問題も収束することとなった。

第５節　疫病が生み出した国境と人流

病原体が生物かは議論があるが、感染した個体を殺さない、長い進化の歴史があり、これからも続いてゆく。人が定住し更に家畜飼育を始めたことでリスクが高まり、人が各地を移動することにより感染症を広め多数の人々が死亡する歴史を繰り返してきた。

1　検疫の起源

時代を象徴する病気がある。その多くは伝染病で、ヒト、モノの移動に伴い流行した。ペストの流行では欧州全人口の約三分の一が死亡したと推測され、その結果農民の地位が向上したとされている。十七

世紀のミラノを襲ったペストの状況を語るマンゾーニの名著『許嫁』は「外国人を危険とみなし」「デマに翻弄され」「必需品を買いあさり」「医療危機」と描写している。十六世紀には梅毒が流行し、十七世紀から十八世紀は、発疹チフスと天然痘が蔓延した。

2020年はCovid-19で世界の話題が始まった。致死率が低いにもかかわらず関心が集まったのは、治療手段が未開発であったうえに、国内外の人流が一気に感染者を急増させたからである。これに対して各国の採った施策は、自国内の観光をはじめとした人流活動の制限とともに、国境封鎖であり国境と疫病の関係が改めて認識された。検疫の語源は十四世紀のペスト流行の経験から、ヴェネツィア共和国は外国船を四十日間港外にとどめておき、発病の心配がない船に限り認めたことにあるから、発想は今と変わらない。

2　都市と疫病

コレラはインドに固有の風土病に過ぎなかった。1817年突如として世界的流行が起こり、コレラ菌が全世界にばら撒かれた。その過程には欧州のアジア植民地政策が深く関わっていた。日本でも1822年にコレラが上陸している。1830年代のロンドンもパリも急激な人口増加のため、それまでの都市構造が飽和状態となり庶民階級が暮らす地域の衛生状態は劣悪であった。そこに出現したコレラは、都市の衛生状態を見直すきっかけとなった。

十九世紀初頭、英国では砂糖入り紅茶が労働者階級に浸透した。砂糖関税を撤廃し、安価な朝食を提供しようという動きが出た。奴隷制の元にある砂糖産地の西インド諸島関係者の政治的打倒と、東インド会社の茶独占の廃止に焦点が向けられた。庶民階級に紅茶が普及した結果、コレラ蔓延の原因であった生水飲料が避けられた。

アメリカ大陸の原住民が減少した理由は、戦争よりも疫病の影響が大きいと考えられている。欧州都市は各地からの旅行者により疫病の巣と化し、生き残った住民には免疫が出来ていたからである。

3　都市蟻地獄説とコレラ一揆

1600年の日本の人口は千七百万人説が有力である。近世後半からは灌漑技術の進歩によりジャポニカ米が生産された。十八世紀から十九世紀にかけて、三都及び地方の大都市は人口減少もしくは停滞傾向にあった一方で、一万～五万人規模の都市と、それより小規模の在郷町において人口増加があった。大都市が周囲の人口をひきつけ、そこにおける結核等の高死亡率と低出産率とで、都市の人口を減らしていった。これを都市蟻地獄説と呼んでいる。

明治期にコレラ一揆が発生した。日清、日露戦争よりコレラでの死亡が多かったからである。英領インドからの流入に対して、治外法権制度により、日本国は防止する手立てがなかった。疫病は流言飛語を生み出した。現在でも、SARSやCovid-19に関する報道は、本質的に変わりがない。観光活動に大きな影響を与える。

4　タイタニック号事故と検疫

1912年に発生したタイタニック号事故では三等船室客の犠牲者が多く出た。船尾の三等船室にいた乗客はほとんどデッキまでたどり着けなかった。三等船室を一等や二等の区域と隔離する壁や仕切りに阻

まれたからである。米国移民法が、感染症拡大防止のため三等船客を隔離するよう定めていたのである。一等、二等の船客はマンハッタン島の主桟橋で降りるが、三等乗客はエリス島（アメリカ合衆国国家歴史登録財）で健康診断を経なければ降船できなかった。

5　スペイン風邪とCovid-19

スペイン風邪は第一次世界大戦の最中の1918年に発生しピークを迎え、1920年まで続いた。全世界で当時の総人口の２％に当たる四千万人（日本では約四十万人）の死亡者が出たといわれる。大戦で大規模な人流が発生した。兵士だけでなく労働者たちも各地へと移動したため感染が広がった。多くの中国人労働者が米大陸に渡っている。第一次大戦の戦死者は総人口の約0.5%であり、パンデミックによる死者のほうが大きく上回っていた。犠牲者の増加で労働力不足になり、賃金が上昇した。

二十一世紀のCovid-19は、兵士や労働者ではなく、国内外を移動する旅行者によって広められた。日本政府も公式サイトにおいて字句人流を使用し、各国メディアもSocial distancing、都市のlockdownといった人流に関連する字句を使用するに至った。

第６節　戦争・メディアと人流・観光

1　新聞と戦争

日露戦争は多くの人々にとって、招集地への形で手にした初めての旅であった。日露戦争とともに軍事郵便制度が生まれ、軍人が発する郵便のほか、内地から戦地にあてた郵便物が無料で扱われた。はがきを書くという経験が広がり、観光絵葉書も普及した。

日露戦争勝利のムードを盛り上げる戦跡旅行が企画された。主催は講和反対を展開した新聞社であった。戦争という特ダネを失った新聞各社は、読者の人気を集める博覧会やイベントの開催に励むようになり、関東大震災後には満洲旅行ブームが出現した。1929年には団体客総数二万人のピークに達している。

2　国際観光宣伝時代の世相

1911年に日欧間でシベリア鉄道利用の連絡運輸が開始された。第一次大戦とロシア革命の影響で一時廃止されたが、ソ連と国交を回復し「黄金の二十年代」（1925年～1931年）が到来した。

第一次大戦終了後スイスを皮切りに欧州各国が外客誘致機関設置に乗り出し、敗戦後の独国は米国人誘客政策を積極的に展開した。日本も1930年に国際観光局を設置した。初代局長の新井尭爾は「独国は戦後に於ける経済復興の重要性等として観光事業に力を注ぎ、殊に米国に対して主力を傾倒した。米国は年々四十五万人の海外旅行者を出し、その消費額は約十八億円であった。独国はここに注目し、漸次米国の感情を和らげ現在では独国の来遊する外客中の第一位を占めるになった」（『観光の日本と将来』）と記述し、F.L.アレンは1931年に「海外旅行熱も大変なものだった。商務省の発表によれば、1928年だけで、四十三万七千人以上の人びとが船で合衆国を後にした。汽車でメキシコやカナダに出かけた人が一万四千人以上、一日以上かけてカナダ入りした自動車は三百万台を超えた。彼らは外国に大量の金をばらまいた（1928年には六億五千万ドル）」と記述している（『オンリー・イエスタデイ　藤久ミネ

訳』)。

日露戦争を契機に国民の義務が兵役にもあることの認識が広まった結果、1925年に男子普通選挙法が施行された。古代ギリシャ（Ⓗ）がアケメネス朝ペルシャ（Ⓗペルセポリス）との戦争後、アテネに古代民主制が確立されたことと同じである。大正期、政党政治が実現し、婦人参政権、農地解放、労働法運動が活発であった。これを信夫清三郎が「大正デモクラシー」と名付けたのは、1950年代のことである。

国際観光局が1930年に設立された背景を理解しないと、平和産業の観光が満州事変時期に設立されたことが不思議に思われる。しかし、観光を政策論として考えて、時代背景を理解すると納得出来る。日露戦争後の社会情勢を反映して国際観光政策は展開されたわけで、太平洋戦争初期までは、観光客は増加の一途をたどっていた。

3　ラジオとご当地ソング

大正時代までレコード会社は「はやった歌」をレコード化していたが1929年の東京行進曲あたりを転機として、歌を作ってはやらせる姿勢に転換した。1925年に設立された日本放送協会のラジオ放送で取り上げられ、その結果レコードの売り上げが伸びた。茶きり節、ひえつき節等が、全国観光地からの要請により誕生した。寄席等の興行場主は当初ラジオと自分達の商売はトレードオフの関係にあると認識し軋轢があった（『1930年代のメディアと身体　吉見俊哉編』）が、次第に活用する姿勢に変わっていった。

歌による観光振興は東京が発信地でありご当地ソングは東京で作られた。このメディアを活用した地域振興は、活字、電波が東京情報の一方的な地方送りを行うことによっての効果であった。民謡という言葉が一般的に使用され始めたのはテレビが普及する1960年以降であるから（『はやり歌の誕生　朝倉喬司』)、新しいのである。

4　聞蔵Ⅱ等に見る戦前昭和のクール・ジャパン

朝日新聞記事検索システム聞蔵Ⅱをもとに、観光を巡る戦前戦中の世相を概観すると、現代と類似点が数多く見い出される。

景観論は1930年代から存在した。「鉄道用電線が御殿場国府津間鉄道車窓からみる富士山（Ⓗ）の景観を損ねるから地下化」と静岡県知事の発言が報道されている。現代の電柱地中化問題である。これに対して国際観光局長が賛成するが、鉄道省電化課長は「経費がかかるので反対側に移動させられないか」と発言している。鉄道省内でも国際観光局と施設整備部門での意見調整がなされていなかった。

国立公園指定を期待する地元の寄付をもとに、北海道長官が中央の文化人を招待した。これに対し内務省は宴会などの催しを遠慮されたいとの通達を発している。記事では「大名行列視察に内務省憤慨　北海道国立公園候補地の地元歓迎」と報道している。現代なら世界遺産登録を巡る文化人の接待といったところである。

西洋人が撮影した「Cruise to Japan in 1932」がYou-TubeにUPされている。映像は、京都（Ⓗ）に芸者、奈良公園と鹿、富士山、日光（Ⓗ)、宮島（Ⓗ）であり、バックグランドミュージックは日本語で歌っている「支那の夜」であるが、これが当時の代表的な西洋人の日本像なのであろう。

1933年からは海外観光宣伝に「真の日本精神の宣撫」が用いられる。ナチスはオリンピックを宣伝の場として活用した。日本も1940年東京オリンピック誘致は、十分に国威発揚の効果を考えていた。「東京に一大観光ホテル建設」「日光（Ⓗ)、箱根、湘南、富士、京都、奈良（Ⓗ)、神戸に完全ドライブウェ

イ」「川口、名古屋、川奈、雲仙、唐津の新観光ホテル」といった報道がなされている。

全国に四百を超える観光協会が設置され、観光協会の連合会を作ることとなった。国際観光局から補助金が支給され、地区協会代表者には二等無賃乗車証が支給された。1930年代クール・ジャパンの絶頂期に、国鉄無料パスの観光協会への支給や観光ポスターの駅構内における無料広告が始まった。今様DMOのはしりである。

東京の施設整備も現代と同じである。「大蔵男爵先手で鉄道省の東洋一ホテルが暗礁」（1937年１月20日）との記事で、オリンピック需要に帝国ホテルが三百室の増加で対応するとの方針に対し、鉄道省は五百室のホテル計画を皇紀2600年後の平時の維持が困難とあきらめたことを報じている。ポストオリンピックの需要反動減を配慮出来る余裕が当時の鉄道省にあったことがうかがえる。

「風致か資源かで厚生省、商務省意見対立　阿寒、十和田で鉱区認可」の記事は、戦後の「自作農か観光か」を思い出させる記事である。1938年新設された厚生省は、戦力増強には国民体力向上が必要との軍部の要請により設置された。

諜報活動は戦時をうかがわせる報道である。「外客誘致と防諜は国策ではあるが相反するものであるので専門家招聘要請等を議論」や「「観光局黒星」海外宣伝用パンフ　軍機保護法に抵触　損害二万円」「観光にも防諜」「真の日本の姿を宣伝するため百八十度転換の新体制案　観光地区を設けて外人の国内散在を防止」の記事は緊張感を感じさせるが、鉄道省国際観光局と軍部の連絡不足の印象もある。

皇紀2600年は満州等の旅行ブームで、この年前後にラジオの普及率は右肩上がりであった。1941年にはバンコックに観光宣伝事務所を設置した。1942年は国際観光の最盛期である。戦争は明るく豊かな生活への高揚感をもたらしていた。戦局悪化は1944年以降のことで、死者の九割は1944年以降に生じたのである。

吉田裕（『日本人の歴史認識と東京裁判』）によれば、日本政府の反米的なキャンペーン展開は、1943年の２月ガダルカナル島の敗北の段階からだとする。横文字の禁止も始まった。意外と遅い。戦時下においても、英国に対する感情とは異なり、米国にはある種の憧れが底流にあったとされる。

５　戦時体制の人流・観光の状況

戦時の統制経済では官製相場により株の値動きを制限していた。それでも盧溝橋事件時には株価は大幅に下落した。国家総動員法が施行された1938年にも、株価は大きく値を下げた。真珠湾攻撃以後株価はしばらく順調に上がっていった。戦局の悪化とともに政府の情報統制が厳しくなり、ミッドウェイ海戦の戦局は詳しく報道されなかったため株価に影響はなかったが、ガダルカナル撤退で株価は一時急落し、インパール作戦の前後には大幅な下落に転じた。

1944年２月の人口調査では、内地の総人口は七千二百七十八万人、うち軍隊に在営している者を除く男性人口は三千四百四十四万人であった。陸軍二百九十万人、海軍六十八万人であるから、動員率は５％と余裕があるように見えるが、農業労働力の観点から限界が見えていた。この状態を見越して1943年８月朝鮮において、徴兵制が施行され二千五百万人が動員基盤に加えられていた。日露戦争と同様「権利なきところに義務はない」という法理が働き、朝鮮人に選挙権を与えたうえで兵役義務を課すこととなった。当面は産業徴用や志願兵で対応された。ここにも観光資源として活用出来る「歴史認識」問題が見られる（㊐軍艦島）。

第７節　戦後の人流・観光の動向

1　終戦前後の人流政策

1945年８月14日ポツダム宣言受諾より、在外日本人六百六十万人、シベリア抑留者等を除くと六百万人が帰国することとなった。内務省の復興国土計画要綱は、五年後の人口を八千万人と見込み、増加人口はすべて農村が受け入れることとし、農村人口五千万人、都市人口三千万人とした。結果的には1950年末までに五百万人が帰還し、六百万人が新たに誕生し、人口一千一百万人が増加した。

1－1　日本人の引揚施策

1945年10月連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）から「日本人の引揚の件」が出され、ポツダム宣言の拡大解釈により非軍人の本格的な引揚業務が開始された。大量の輸送船を喪失したため、米国から二百余隻の舟艇が貸与された。政府は、占領終了後のヒトの移動の強制力に不安を持ち、1952年３月「海外邦人の引揚に関する件」を閣議決定するとともに、「海外からの日本国民の集団的引揚輸送のための航海命令に関する法律」を制定した。

1－2　疎開と復帰

1943年「都市疎開実施要綱」が閣議決定されて都市施設の地方分散が図られた。更に空襲が激しくなる中で、1944年一般疎開促進要綱等が閣議決定され、ヒトの強制的な移動が実施された。終戦後疎開先から復帰が始まり、福島県慶徳村では「人口純流入は1945年中に終了し、1946年は全体では顕著な純流出を記録する年となった。京浜地方への疎開者の復帰行動が、その大きな部分を占めていた」とある（「農村における人口移動　谷本雅之」『復興期の日本経済　原朗編』）。このため「都会地における人口の過度の集中に因る窮迫した住宅、雇用及び食糧の事情並びに災害に対処するため、必要な転入の制限をすることを目的」として都会地転入抑制緊急措置令が1946年に公布され、都市部への転入抑制策が三年近く継続された。近代日本の政策の歴史中でも、例を見ない人流規制施策であった。

1－3　米国流交通施策の押付

戦前、軍事攻撃に対する脆弱性を考慮し、幹線輸送は蒸気機関車が基本であった。戦後は石炭を他産業に優先的に振り向けるために、鉄道当局は極力電化する方針をとろうとしたが、GHQは必ずしも賛成ではなかった。ドッジ・ラインでは、電化の設備投資はやめて、ディーゼル化するほうが安上がりだと停止をかけた。米国流の見方により、斜陽産業の鉄道に資金をまわさず電化も抑えた。そのため国鉄は、サンフランシスコ条約以降に、新幹線誕生にもつながった近代化の最大の柱である電化を行うこととなった。

これに対して、我が国のモータリゼーションを推進することはGHQの思惑と一致していた。田中精一は1947年「平和国家建設国土計画案」をまとめGHQに提出している。資源を海外に求めることの出来ない日本は道路建設を積極的に進め、この道路によって未開地の国土資源を開発するという趣旨であった。

「非軍事化」により航空機の運航が禁止され、航空関係産業はほぼ全滅した。その後講和条約締結前に国内航空運行権を支配しようと連合国の航空会社が運航会社を設立する動きがあったため、日本政府はカボタージュを盾に拒否した。この主張はGHQに認められ、1951年に日本航空が設立されたが、この時点ではまだ日本による運航はできずノースウエスト航空に運航を委託していた。1952年に講和条約を

締結して独立を回復すると、航空機の運航が可能になった。

横田飛行場は、朝鮮戦争が終了していない状態として今もなおその広大な空域を含め米軍の管理下にある。米軍百三十万人うち二十万人弱が海外に駐屯するが、そのうち日本四万、独国三万五千、韓国二万五千、イタリア一万二千、アフガン九千、英国八千であり、旧枢軸国に多い。米軍の強い意志の表れでもある。

2　引揚者が生み出したＢ級グルメ

『引揚者の戦後』（島村恭則編）に餃子等が書かれている。内地の日本人に疎んじられた引揚者は、生活のため食い物屋を始めた。屋台ラーメンはほとんどがそれである。炒醤麺、餃子、満洲鍋、ジンギスカン、明太子、冷麺等も戦後の引揚者が始めたものである。これらが街おこしに活用されているが、歴史を知れば認識も変わる。

3　占領政策の変更の僥倖

米国の占領政策は当初、欧米人のオリエンタリズムをくすぐるような「アジアのスイス」のごとき観光立国としての日本を考えていた。日本が再度連合国に戦争を仕掛けられないようにするためであった。しかし米ソの冷戦が始まり、1948年10月米国家安全保障会議文書第13号の２「アメリカの対日政策に関する勧告」が出され、対日政策の大転換が行われた。日本に経済立国として「反共の簿壁」の役割を担わせることとなり（『日米関係資料集1945～97　細谷千博他』）、賠償案が事実上無賠償になった。

4　占領終了と国内観光の誕生

4-1　観光施策　～外貨獲得～

外客誘致政策は戦後、進駐軍対応のため運輸省に観光課が復活する形で続き、Railway Transportation Office（R.T.O）が国鉄東京駅丸の内南口改札脇に設置された。現在でもR.T.Oレリーフが京葉線地下八重洲口改札に保存されている。

戦後復興期の国会本会議では観光政策の重要性が今日以上に真剣に論議されている。当時の観光とは国際観光のことであり、農業技術者まで戦争に駆り出したから、国内での食糧生産に支障が出ていた。そのための外貨獲得が急務であり、外客誘致が最重要だと認識された。外客誘致に必須のホテルは占領軍に使用されており、新たにホテルを確保する必要があった。運輸・厚生間の調整が困難なため議員立法により、1949年国際観光ホテル整備法が成立した。

観光国土計画が提案されている。観光事業に関する法規の不整備が論じられたものの、今日活用されている観光法制度の骨格は占領期にすべて出来上がっている。占領終了に備えて、外国人旅行者を保護するための旅行あつ旋業法も制定された。観光立国論も1954年に登場しており松下幸之助は「観光立国の辯－石炭掘るよりホテル一つを－」を文藝春秋1954年５月号に発表している。

戦争中国家総動員法体系で規制されていた旅行あつ旋業は、戦後自由営業となった。米国占領化においてはGHQのにらみが利くから、取締まりは必要がなかった。復興期を迎えても外客誘致の必要性は高く、1952年サンフランシスコ条約発行に備えて、悪質あつ旋業者取締等のため旅行あつ旋業法が施行された。GHQのにらみが利かなくなるからである。日本人のみを対象とする邦人旅行あつ旋業法に比

べて、外国人をも対象とする一般旅行あつ旋業法に対する営業保証金を高額なものとした。

1948年に旅館業法及び温泉法、1949年に国際観光事業の助成に関する法律、通訳案内業法及び国際観光ホテル整備法、1952年に前述の旅行あつ旋業法等の観光に関する基本的な法律が制定された。戦後復興期に制定された観光関係法制度は外客誘致による外貨獲得を目的とするものであった。外貨獲得は厳しい為替管理等に関する国策として国の行政機関の手により進められてきた。その後旅行業法の制定以外は今日に至るまで規範性のある大きな制度改正はない。

観光資源の再整備の動きも活発化し、1946年伊勢志摩が国立公園に指定され、1948年には厚生省の中に国立公園部が設置された。1949年には国立公園法が改正され、景観維持と利用（観光等）の調和が公園計画により図られることとなった。なお、文化財を総合的に規定する法制度は法隆寺失火事件を契機に制定された文化財保護法であり、1950年議員提案により制定されたが、文化財を観光資源とする認識が同法提案理由説明から伺える。

4-2　戦時補償特別措置税の実施

昭和21年10月に戦時補償特別措置法が公布され、いわば政府に対する債権者である国民に対して、国側が負っている債務金額と同額の戦時補償特別措置税が賦課された。海運界は初戦時には景気が良く、軍事物資の運搬等で利益を上げていたが、結局のところ、戦争中に徴用された船舶や運賃が帳消しにされた。その政治的な見返りが、傾斜生産方式による海運利子補給制度だとも理解出来る。

4-3　所得倍増計画と観光基本法の制定

国民所得倍増計画の構想は「観光、海運その他貿易外収入増加策」を講ずるとしている。1961年自由民主党において観光事業振興法案、国際観光事業法案が検討された。しかし強力な政治的スローガンが存在せず、1963年にようやく自由民主党、社会党及び民社党の三党共同の議員提案により、観光基本法が制定された。

教育基本法（1947年）原子力基本法（1955年）のあと、基本法スタイルの原型は1956年の機械工業振興臨時措置法に求められ、同法に倣った農業基本法、災害対策基本法が1961年に内閣提案により制定された。五番目の旧観光基本法は、議員提案による基本法であり、その意味で1995年以降量産されている今日的議員提案基本法のさきがけであった。しかしながら旧観光基本法を基本法としてその後制定された法律は観光財団抵当法一例に留まり、指針性を持つとされる基本法としての役割が発揮されることはほとんどなかった。

4-4　高度経済成長とディスカバー・ジャパン・キャンペーン

1953年は電化元年とされている。しかし日中戦争が勃発した1937年米国GE社が日本の市場を調査し、その後の四年間の伸びを冷蔵庫は2.8倍、洗濯機は4.9倍、ルームクーラーは9.2倍に増加すると予測していたから、電化は二十年余弱遅れたのである。1964年東京オリンピックの年に東海道新幹線、名神高速道路が開通したが、同時に国鉄が単年度赤字に転落した年でもあった。マイカー元年の1966年東京モーターショウでカローラとサニーが顔を合わせ、新三種の神器として車が加わった。

1955年に目的地域で極めて広範囲にわたる自由乗降が可能な均一周遊乗車券が国鉄から販売された。1960年代に入り、この周遊券を利用して横長のリュックを背負った若者が旅行するさまがカニ族と呼ばれ、のちにバックパッカーへと進化していった。

国鉄財政の悪化に伴う合理化の進展や新幹線の延伸などにより、1975年以降は国鉄のダイヤ改正ごと

に急行列車が削減されるようになり、カニ族の活動が自然と制約されるようになった。

1970年大阪万博の入場者は六千四百二十一万人を数え、万博を訪れた人の三分の一が国鉄を利用した。国鉄はポスト万博の需要減に対応するため、大型キャンペーンであるディスカバー・ジャパン・キャンペーンを打ち出した。だが観光がまだ市民権を得ておらず、消費者連盟代表委員は衆議院運輸委員会国鉄運賃法改正公聴会（1972年）において「国鉄のダイヤも、あのディ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次第にレジャー本位のダイヤに切りかわって」「とんでもないこと」と観光を蔑視する発言をしている。

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たが1977年からのキャンペーンは当時国鉄が五割増の大幅な運賃料金値上げが実施されたこともあって国内航空運賃との格差がなくなり、旅客が急減していた時期でもあり不調であった。国鉄は心機一転「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効果もあり五年三カ月続いた。

駅構内に張られたポスターのテーマとなったのは古き良き日本の再発見であった。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った。この小京都論は、関東関西の二眼レフ時代に新幹線、高速道路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。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ていた。

第８節　国際金融制度の進展と規制緩和

1　IMF８条国への移行に伴う海外観光旅行の解禁

憲法は移動の自由を保障し、この自由には海外渡航も含まれていると最高裁判所も判断している。しかし、戦後しばらくの間日本は、厳しい為替管理の採用を余儀なくされ、観光目的の海外旅行は厳しく制限されていた。経済復興にともない漸次経常的取引に対する為替管理は自由化され、1964年にIMF８条国へ移行した。原則として国際収支上の理由からは経常的取引については為替管理を行わない国になった。東京オリンピックを半年後に控えた同年４月１日、政府関係や業務、留学などに限られていた日本人の海外渡航が、年一回、外貨持ち出し五百ドルまでの制限付きで自由化された。

その後高度経済成長に伴い国際収支も改善し、観光基本法の最も重要な政策理念である外貨獲得のための外客誘致理念は実質消滅した。1971年には日本のGDPが西独（当時）を追い越し世界第二位になり、日本人海外旅行者数も訪日外客数を上回った。同年、旅行あつ旋業法が旅行業法に改正され、規範性の強い観光政策は外国人観光客対策から日本人海外旅行者対策へ政策がシフトした。

2　国鉄赤字の増大と主催旅行（パック旅行）の成長

旅行業法の適用を受けない国鉄が、1955年にパック旅行商品である「周遊券」の販売を始めた。（財）日本交通公社だけではなく複数社の代理販売が行われた。1963年に（財）日本交通公社の営業部門から分離された（株）日本交通公社も、1965年に自らパック旅行商品「新幹線ハイセット」の販売を始めた。

国鉄は1966年の運賃値上により輸送人キロの減少をきたした。このため、1967年に大胆な割引を取り入れた手軽な一泊旅行商品「エック」の販売を始めることとなった。旅行業者も大阪万博を契機に、力をつけ始め、1975年から国鉄と旅行会社の共同商品「国鉄特選旅行」を販売出来るようになった。こ

の過程を通して、旅行会社が自らの計算において販売する主催旅行（パック旅行）商品には、個別の運賃規制の適用が行われない行政慣行が出来上がっていった。海外では例を見ない我が国独自の単品主催商品は、この行政慣行により出来上がっていったものである。海外主催旅行商品の普及と相まって、各種運送法の運賃規制の緩和を促進することとなった。

3　変動相場制と海外旅行倍増計画

1944年米国主導によりドル基軸の固定相場制を決定し、戦後の体制となった。その後1971年にニクソン大統領は米国の金保有量の減少のため、ドルと金の交換停止を発表した。それを受け、同年12月通貨の多国間調整により１ドル360円から308円にドルの切り下げが実施されたものの固定相場制は維持された。しかし長続きはせず、1973年に先進各国は相次いで変動相場制に切り替えた。為替レートを外国為替市場の外貨需給に任せて自由に決める制度になった。

1985年、先進５か国蔵相・中央銀行総裁会議によりプラザ合意が発表された。これは、米国の対日貿易赤字が顕著だったため、実質的に円高ドル安に誘導する内容であり、一年後にはドルの価値はほぼ半減し、150円台で取引されるようになった。

1987年の中曽根内閣時に、増大した日本の外貨保有量を減少させるため、運輸省は日本人海外旅行倍増計画を作成した。1990年までに日本人海外旅行者数を、出国率10％となる、五百万人から一千万人にするためテンミリオン計画と呼ばれたが、円高基調を背景に目標を上回るスピードで計画は達成された。現在外貨保有量世界一の中国も、自国通貨の対ドルレートの確保もあり、中国人海外旅行を促進する政策に転換した結果、中国人観光客数が国際観光市場における最大のものとなっている。

円は国際決済通貨として認識されている。国際決済通貨とは、明確な基準はないが、国際的に信用があること、発行国が多様な財を産出していること、国際的な銀行における取引が可能なこと、あらゆる場所での換金が可能なことが実質求められ、円は元とともに、ドル、ユーロ、ポンドに次ぐものとして認められている。

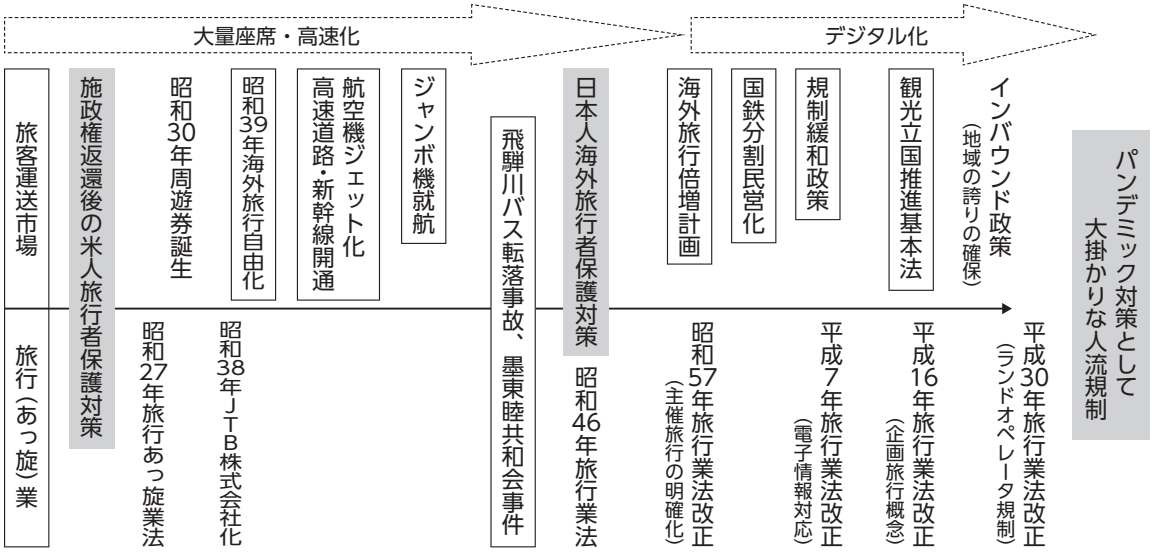
円が国際通貨として通用することにより、戦前、戦後と続いた外貨獲得策は政策としては不要となった。観光立国推進基本法の外客誘致目的も、多くの外国人に日本の文化等を見てもらうという国の誇りの確保としている。

4　国際航空カルテル体制とパン・アメリカン航空の倒産

第二世界大戦後の民間航空輸送は、二国間の条約により航空路線を決めるシカゴ条約を基本としている。そのうえで、航空企業がカルテルを締結して決める運賃によるIATA体制のもと、パン・アメリカンに代表される米国航空企業の一強体制からスタートしている。終戦後しばらく米国以外の国には航空ビジネスを展開する余裕がなかった。米国航空企業は日本の空港をはさんで米国と東南アジア諸国を結ぶ航空路線を経営し、占領終了後も、羽田空港等における発着枠を既得権として有利に使用できた。その影響は不平等条約の解消という長年にわたる日米航空交渉の主要テーマであった。

1963年に米国防省が空軍向け大型輸送機開発計画を発表し、ロッキードに決定した。パン・アメリカン航空は、ボーイング社に民間機への転用を提案して、ジャンボジェット機を実用化させた。1970年四百人を乗せて飛びたったジャンボジェット機は大量輸送時代の幕開けを象徴するものであった。輸送能力を飛躍的に増大させ、航空輸送の経済規制は不合理と認識されるように変化した。

図１－１　旅客運送市場と旅行業の発展



1980年カーター政権が空の自由化政策を推進することによって、大きな変貌を遂げた。ジャンボジェット機による大量輸送システムが競争を激化させ、パン・アメリカン航空は1991年終焉を迎えた。

航空会社が販売する大量の座席は、パッケージ・ツアーの進展とともに、運賃の低廉化を引き起こし、航空需要を増大させた。航空機と空港の増加は更に競争を激化させ、航空路線設定の自由化ももたらし、その結果LCCの登場を可能とさせた。

5　交通機関の民営化と規制緩和

日本国有鉄道、日本航空、日本道路公団が民営化された。国鉄は1964年に初めて減価償却後の赤字になり、1969年には償却前の赤字になった。大蔵省の失敗は減価償却を無視させた国鉄赤字にもある。減価償却制度そのものが英国鉄道会社から始まっているのは皮肉である。国鉄の累積赤字の最大の原因は五方面作戦と呼ばれた有償資金による首都圏通勤鉄道整備投資である。資金借入は郵便貯金等による高金利の財政投融資資金に限定されていたうえ、運賃法定制度の下、投資に見合う運賃収入が確保できなかったため金利が金利を生む悪循環を生み出したからである（『鉄道経営と資金調達　高橋伸夫』）。国鉄民営化時、二十七兆円といわれる国鉄債務の大半は結果的には国債に移し替えられたが、郵便定額貯金の高金利という形で先行的に国民に移し替えられていたとも認識出来る。

鉄道国有主義の廃止は当然のことながら、鉄道、バス・タクシー等の交通政策にも規制緩和策の導入という形で大きな影響を与えた。

日本の航空輸送は、国際線を日本企業としては政府出資の（株）日本航空にのみ経営させるという閣議決定のもとに行われていた。経営リスクの高い国際線を国内幹線の利益により維持するという政策もあわせてとられていた。その後航空需要の増大により、民間企業の路線拡大が図られ、国際線への進出も実施され、最終的には日本航空の完全民営化が図れることとなった。日本航空の民営化は、規制緩和と相まって競争状態の活性化を引き起こし、航空運賃の低廉化をもたらした。LCCの登場は観光客の増大に寄与している。

日本道路公団による高速道路運営の民営化は、高速道路料金の弾力化効果をもたらした。社会実験として実施された道路料金の低廉化は、鉄道、航空との競争のみならず、観光地間の競争を促進させる効

果があることを実証した。しかしながら、高速道路の地方路線の整備とあわせて解決されるべきと判断されたことから、高速道路の無料開放の停止は2050年まで継続されることとなっている。

6　米ドル金本位制のもとの観光産業

米国の一人当りGDPは第一次大戦中に英国を抜き第一位となり、第二次大戦終了直前に米ドル金本位のブレトンウッズ体制が作られた。日本経済は、戦後長く文化大革命等の鎖国主義をとった中国と競争しなくて済み、米ソの対立構造が日本の経済復興を早めた効果もあり、設備投資主導型による「一億総中流」の大衆消費社会が実現できた。90年代直前には、日本国民の一人当たりGDPが米国に接近したものの、積極的な内需拡大策の結果バブルが崩壊するとともに、サッチャー、レーガン主導のいわゆる「新自由主義」政策の影響を受け、行き過ぎた福祉が攻撃を受けた。当時は、欧州はおろか米国にさえ福祉政策は追いついていなかったから、積立不足による今日の年金額の不足となって表れている。

国際競争にさらされた米国経済はサービス化を遂げた。米国はGoogle、Amazon、Facebook、Appleに象徴されるIT関連のサービス業が高収益を上げているため、雇用の最大の担い手のように思われがちだが、主たる受け皿は医療ケアサービスやレジャー・接客サービスである。これらのサービスの平均賃金はかなりの低水準であったから、格差を更に拡大する土壌となっていった（『みんなが知りたいアメリカ経済　田端克至』）。冷泉彰彦は日本経済についても、利幅が薄く労働集約型の観光業を主要産業とする産業構造に追い詰められたとする（『from 911/USAレポート』第827回2020年９月）。

米国金融市場は、相対的に高い利回りを提供できる仕組みを創り出し世界から資金を吸収して、その資金を必要とする企業に配分していく機能が整備されている。これに対して日本の企業は貯蓄の担い手に陥っており、企業部門がGDPを上回る五百兆円以上のカネ余り（2019年）となっている。

ドルが結局米国に戻るという復元力を担保する体制であるという点では戦後一貫してドルを中心とする国際金融取引が継続している。2019年においても国際取引の九割がドルを絡めて行われている。世界は安全な資産が根本的に不足し、米国国債への需要が根強い。各国の貿易黒字は、その相当額が米国に国際資本として還流している。しかし米国政府は、基軸通貨ドルの流動性向上とその信認の維持は両立が難しいという「流動性のジレンマ」を回避するため、世界経済規模に比して少ない供給しか行わず、民間金融機関が不足気味のドル建て資産を供給している。ここに世界の金融資産の約半分(2017年）を占める証券化やシャドーバンキングの役割がある。それでも世界の安全資産を求める需要には不足し、仮想通貨（ビットコイン等）導入の機運を高めている。

日本は製造業が重要な雇用の受け皿との認識が継続していた。金融政策による株価高・対ドル円安誘導策（注）が、輸出産業の維持と訪日旅行客の増加に寄与したが、国内の給与水準もドル換算で低くなる。そうなると、多くの多国籍企業が研究開発部門という最先端の高付加価値部分を国外に流出させてしまう。単純に完成品や完成した部品を輸出している産業の場合も、円安のために改革が進まず、その一方で競争力のある知財は外資に買い叩かれる危険と隣り合わせという問題もある（『みんなが知りたいアメリカ経済』）。日本の観光産業も、為替相場に左右されない高付加価値産業を指向するとともに、人の移動を前提とする観光概念を、移動が前提ではない人流概念へと発想転換することが求められる。

（注）株高円安政策等は、軽部謙介著『官僚たちのアベノミクス』、『ドキュメント強権の経済政策』、外為特別会計の解説は熊倉正修著『日本のマクロ経済政策』が参考になる。

第９節　海外移住と永遠の旅行者

1　海外帰還者と海外ロングステイ

「進め一億火の玉」は第二次世界大戦中に大政翼賛会が掲げたスローガンである。一億というのは当時の台湾、朝鮮の人口が入っている。もちろん今日では帝国主義への批判はあるが、当時の東アジアは人流の国際化という意味では活発であった。

1930年の状況で見ると日本人については、在朝鮮が五十三万、在中国（「関東州」中心）二十九万、在台湾二十三万、在南樺太二十八万という状況であった。朝鮮人については、在日本四十二万、在中国六十一万（うち在満州六十万)、在露が十九万という状況であった。中国人については在日本が四万、在朝鮮が九万であった。朝鮮人労働者の渡航と定着は当時の日本社会に大きなインパクトを与えたといわれている。また、満州には日本人より朝鮮人の方が多く移住し、中国人は日本より朝鮮に多く移住していた。日本の歴史で十万人単位の異民族の流入は、少なくとも近世以降では初めてであった。

外地に移動した日本人は三百六十八万人と、二十世紀前半の人口増加分二千四百万人の15%にあたった。終戦時には二百万人の朝鮮人が内地に存在し、朝鮮から満州にも二百万人が移動していた。終戦により二十万人の軍人軍属が復員し、三百五十万人ほどの外地日本人が帰還した。逆に百六十万人ほどの朝鮮人、琉球人が帰還した。在満朝鮮人二百十万人のうち、八十万人が朝鮮半島に引き上げ、百三十万人が在満を選択した。冷戦後北朝鮮に帰還した者は一万人で、海外移住政策での日本人南米移住者は八万人であった。

中曽根内閣時に、日本人の海外でのロングステイを内容とするシルバーコロンビア計画が、通産省サービス産業室長により策定され発表された。現在では、移住先各国の富裕層の誘致を巡る課税制度等を活用した政策展開が効果を見せている。

2　永遠の旅行者の誕生

国籍は国民国家に対応した概念である。今日では私法上の権利は内外人平等が原則であり、国籍の意味合いが薄れている。これまでは国籍に関しては、人は必ず国籍を持ち、かつ唯一の国籍を持つべきとする原則があった。多重国籍による不都合を避けるために立法上の工夫がされてきた。現在では欧米等を中心に多重国籍を容認する国が増加し、国籍唯一の原則が国際的趨勢とは言いがたい。

日本では、海外移住及び国籍離脱の自由を憲法の明文をもって認めている。出生による国籍の取得については、自国民から生まれた子に自国の国籍の取得を認める血統主義と、出生地の国籍を子に与える立法、すなわち自国で生まれた子に自国の国籍の取得を認める出生地主義がある。出生地主義の国での出産を目的とするメディカル・ツーリズムが生まれる要因がそこにある。

パーペチュアル・トラベラー（永遠の旅行者）は、各国で非居住者とみなされる期間だけ滞在し、納税する税金を最小にするライフスタイルのことである。目的に応じて、国籍（市民権）のある国、住所のある国、ビジネスを行う国、資産運用を行う国、余暇を過ごす国といった使い分けをする。2017年の海外在住日本人数は約百三十五万人と、1993年から見ると倍増している。節税なり、子弟の教育といった判断により、生活の本拠地を海外へ移動させている。

第10節　2050年の人流　～空間軸（横軸）と時間軸（縦軸）から考える～

日本政府の人口予測では2050年の日本の人口は九千五百万人になる。政府の人口予測はあまり外れたことはないから、間違いはない。世界の人流は人口の多い米中等を中心に回るであろう。数多くの巨大人流圏をかかえる中国と共存するには、地方創生等の幻想ではなく東京を中心とする日本列島経済圏の強化が不可欠である。

政府の方針では、高速道路の無料開放が2050年に実施されるから、ますます東京中心の人流が形成される。リニア鉄道が整備されていれば、国内航空市場がその分縮小するため、横田基地・空域の米軍専用使用からの解放が航空輸送業界には必須になる。電気航空機が実用化されれば、使われ方も変化する。自動運転車機能も標準装備され事業規制も撤廃される。プルマンカーが「動くホテル」として利用されたように、自動運転車が「動く書斎兼寝室」となり宿泊と移動の関係も連続して考える人流概念に収斂している。

残された課題はサプライサイドではなく、デマンドサイドの問題になる。巨大市場の中国等の極東市場が隣接するから、国際デマンドには事欠かない。問題は国内日本人消費市場であり、日本人の所得水準が低迷したままでは、停滞したままである。

1　人口ボーナスと外国人労働者（極東空間軸）

戦後の日本は、海外から七百万人の帰還者を受け入れ七千～八千万人から復興をスタートさせた。団塊の世代が思春期、成人式を通過するころに人口は一億人を突破し、多くの日本人は夢を抱いて生活をしていた。高度経済成長期、集団就職列車に象徴されるように、増加する人口を三大都市圏が受け入れ、人口の横軸の空間移動が行われた。減少する地方と対比させて過疎・過密問題と呼ばれたが、日本経済社会が人口ボーナスを謳歌したのである。

人口ボーナス概念には、移民の世紀以降の人口移動規制を受けたアジア諸国等のハンディが取り返せる契機を予想させる。経済成長に欠かせない消費者を国内に多く抱える構造がアジア諸国等にはあることを意味する。戦後日本経済の発展の原動力を人口ボーナスに求める考え方は、世界の地域でも経済発展が可能という理解を広めることにつながる。

2　人口の東京一極集中と県庁所在地一極集中（国内空間軸）

日本の農業の三大不変数字である農業就業者数千四百万人、農家戸数五百五十万戸、農地面積六百万ヘクタールは、1875年から1960年まで不変であった。五反百姓を数字で表したものとなる。

江戸の人が田舎の人をオシナというのは信濃から来るという意味からきており、越後等からの出稼ぎをムクドリと呼んだ（柳田國男全集二十九巻）。田植えと稲刈り時期の農繁期に必要な労働を農村内に住まわせていたため、農閑期には過剰労働となっていた。田中角栄の議員立法に公営住宅法がある。田舎から出てくる労働者層のため制定している。現在公営住宅は二百万戸以上供給されているが、一部で外国人入居者が増加しているのは「日本の田舎」から「外国」に変わっただけのことである。

高度経済成長期に続くバブル期は、東京の経済が我が国をけん引した。地方からの人口移動はすべて東京が吸収した。一極集中である。しかし吸収出来る地方からの人口が途絶えた時、東京の経済成長は

停止する。人口減少期に突入した日本の経済成長を継続させるため、外国人労働者を吸収することに向かわざるを得なくなった。

日本の人口問題は東京一極集中という空間軸で論じられてきた。ラベンシュタインの法則通り、川上から川下、隣街から県庁所在地へ、県庁所在地からブロック都市へ、最後は東京圏へという動きになって現れていた。東京一極集中も県庁所在地一極集中も同じである。結局「国土の均衡ある発展」という政治的スローガンは「地域の個性の発揮」というスローガンに変質し全総神話が終焉を迎えた。

中国は、都市と農村の戸籍を分離することにより、国内に擬似国境を作った。巨大国家の知恵である。経済成長は可能だが、一人っ子政策は急激な人口構造の変化をもたらし、未富先老現象が懸念された。未富先老とは先進国になる前に高齢化社会に入るという意味である。これは社会問題、経済問題であるだけではなく、国民の生活そのものに大きな影響を及ぼしてくる問題である。

3　人口転換と人口減少（時間軸）

1938年に設立された厚生省では、既に1939年に人口問題研究所（調査部長中川友長）は、当時の先進国の動向をもとに、日本の人口は2000年の一億二千万人をピークに減少すると予測していた。

十八世紀から欧州各国では、死亡率と出生率を劇的に変化させた人口転換を経験していた。人口転換とは、出生率も死亡率も高い多産多死から、死亡率だけが低下する多産少死を経て、最終的に出生率も低下する少産少死に移行するプロセスをいう。中川友長はこのことが分かっていた。その人口構造が人口操作により変化した。戦後のベビーブームが「生めよ増やせよ」の国家的風潮（大正ベビーブーム）によって引き起こされた。この大正ベビーブームによる戦争中の出産先送り現象が、戦後になって一挙に実際の出産行動になったからである。従って、第１次ベビーブーム期の1949年からわずか八年後の1957年には、合計特殊出生率では4.32から2.04へと急減した。我が国の出生力の大転換がこの時期になされたのである。この出生率低下の背景には、1948年優生保護法の規定による人工妊娠中絶による結果としての人口抑制と、避妊の普及がある。

今日、ブロック都市、県庁所在地都市が東京に向かって、一極集中やふるさと創生を叫ぶとき、その叫びは同時に、人口が吸収された周辺市町村から当該ブロック都市や県庁所在地都市に向かって叫ばれていることも認識しておかなければならない。

今日少子化が叫ばれ2050年には人口が一億人を下回ると予想されている。この一世紀の間に、日本列島では、縦の時間軸で見れば人口の大幅変動が起こるわけであるが、団塊の世代が消滅した段階であっても、人口は一億人を抱えるポテンシャルの大きい社会が継続しているはずである。

少子化防止策として子育て支援策が進められているが、婚姻内出生率は長らく2.1以上の水準を保ってきているから、結婚すれば少子化にはならない。少子化の原因は婚姻（家族）制度にある。晩婚化が進み独身率が上昇したので、少子化になったのである。日本は1960年代までは男女とも国民の98％近くが結婚する国民皆婚社会であった。家族制度を重視し、妻の権利を守るため、裁判所も婚外子を差別していた。しかし前工業化社会では生涯非婚者が日本でも欧米でも人口の二割程度は存在した。日本では近代化に伴って国民皆婚時代が約一世紀足らず続きそして終わった。

家族制度は明治時代に作られたもので、江戸時代以前は事実婚であったため、「民法いでて忠孝滅ぶ」と保守派は反対していた。逆に現代の日本の医学会では、未婚の女性には人工授精を認めない。そのため海外で出産することになる者が出てくる。

地方創生を叫んでいるのは東京等の大都市を除くすべての地域であるが、日本全体の人口減少下、す

べての地域が創生出来るはずがない。一極集中の功罪を見極めたうえで、定住に比べ脆弱な交流人口の増加が地方創生になるのかの検証もしなければならない。

4　Covid-19が投げかけた人流論議

Covid-19は人流規制を全世界に認知させた。有効なワクチンが出来るとしても、それが普及するまでの間、規模の程度はあるものの、人流そのものをシャットダウンさせなければならず、主要国はessentialな移動以外を行政命令でlockdownした。WHOは当初、入域制限等の無理な人流制限は効果がなく、経済的ダメージが大きいという認識であった。しかしこのウイルスとの共存を待つ方策は、政治的、科学的同意が得にくく、人流制限措置が各国で講じられた。essentialには、観光は含まれない。観光の経済活動に占めるウェイトが大きくなっているだけに、影響も大きく表れる。非日常と日常の相対化どころか、観光が日常化してしまったからである。

Covid-19は、二十世紀のスペイン風邪のように兵士や労働者ではなく、国内外を移動する旅行者によって高速度に広められたため、人流規制が行われた。これまでオーバーツーリズム等と驕っていた有名観光地は閑古鳥が鳴き出した。地域経済は人が動かないと機能しない構造となってしまっていたからである。更に帰省時期にはUターン現象を歓迎していた地方が、県外客お断りのキャンペーンを展開することとなったが、県庁所在地等地域内の一極集中への対応も含め、自宅でのStay at homeにしか合理性はなかった。

Covid-19は、都市の危機管理と人流の見直しを示唆している。ニューヨーク等での感染は低所得者層に被害が多く発生し、ロンドンのペスト（注）やコレラを思い出させる。スペインでは一部ベーシックインカム（政府が全国民に最低限の生活に必要な額の現金を定期的に支給する制度）が導入され社会基盤の崩壊の防止が図られた。

Covid-19は、交流問題を気づかせてくれた。観光を奢侈とする段階から大衆のものへと進化してきたが、楽しみの旅に限定されず交流そのものが問われ始めた。これまで当たり前にしていた行動の多くのものが不要であることを知ることとなった。無駄な対面接触の廃止等「不必要」な交流を発生させない楽しみ方も真剣に考えられ始めている。そこには概念「観光」では説明しきれない人流概念が求められる。自動運転車が標準装備されれば、移動のみならず宿泊を含めた人流概念をもって、社会を考えてゆくことになる。

（注）ダニエル・デフォーは、十七世紀のペストの流行に関し、患者の出た家屋とペスト患者に関する条例、節度のない者たちと無駄な集会に関する条例等を紹介し、患者が一人でも発生した家では、住民全員がそのまま四十日間家屋に閉鎖され、一歩も外に出られないことを紹介している（『ペストの記憶　武田将明訳』）。訳者解題で「本書が三百年前のイギリスで書かれたことは、にわかに信じられない」「行政府が毎週公表する死者の数に一喜一憂し、さらにはその数値を疑う市民たち。突然大量に現れた自称専門家たちの説く、真偽の定かでない対策。さっさと被災地を後にする人と、あえてそこに留まる人。さらには、避難者を忌避する自治体や、後日被災地に戻った避難者を排除する残留者。風評による経済被害。これらは、2011年３月11日に発生した地震と津波、そして原発事故のあと、私たちが見てきた光景の一部と重なる」とする。

第２編

観光・人流原論

～観光を学び論じる意味～

第１節　「「楽しみ」の旅」概念を表現する字句の誕生と発展

第２節　辞書に見る「「楽しみ」のための旅」概念及びそれに対応する字句の発生とその後の展開

第３節　政策が影響した字句「観光」等の世間での使用法

第４節　新聞記事に見る字句「観光」「ツーリスト」「ツーリズム」

第５節　「観光」語源論と命名論の決着

第６節　概念「観光」から概念「人流」への進化

第７節　観光と観光学

第２編　観光・人流原論
～観光を学び論じる意味～

本編では、何のために観光を学ぶのかを考えるために、概念「観光」の社会的必要性について考える。多くの教科書は観光学は実務的、学際的と記述するが、水学、情報学、環境学といった他のジャンルも同様であり、活動や政策の対象となる観光が、社会のサブシステムとしてどのような役割をしているかということを理解しなければならない。社会システムは唯一存在するわけではなく、経済システム、学問システム、政治システム、法システム、家族友人システム等機能別に分化しているが、それぞれの機能的分化システムのコミュニケーションに関連して、それぞれ、貨幣、真理、権力、正義、愛といった成果メディアが存在する（『基礎情報学　西垣通』）。この成果メディアは、伝播メディアを利用して社会情報を論理的、感性的に媒介する機能を持ち、コミュニケーションの意味的なつながりを整え、これを成立させる役割を担っている。意味解釈の揺れを抑制し、出来るかぎり正確に社会情報の意味内容を伝達するための媒介手段として、うまく機能することによって、例えば学問的な論議は真理という観点からのコミュニケーションに限定され、経済的な利害関係だの私的情実怨恨だのが混入して学問システムが破綻しないようにすることが出来るのである。

この成果メディアは、連辞的なメディア（コミュニケーションの期間的・継起的な接続に関するもの）と範列的なメディア（コミュニケーションの空間的・概念的連関に関わるもの）の両者によって機能する。後者は出版物や電子媒体図書等情報の意味内容を「意味ベース」として社会的に記憶・貯蔵したもので、概念上の選択肢を提供し、コミュニケーションの成立を助ける。意味ベースは専門的な知識ベースと常識ベースから成り立つが、使用される文脈から独立した、抽象的・普遍的なものであり、時間的・空間的に安定しているという特質を持っている。

連辞的メディアに関しては「二値コード」と「プログラム」が用いられる。学問システムの二値コードは「真／偽」、プログラムは「理論」、法システムの二値コードとプログラムは「適法／違法」と「法律」ということになる。マスメディア・システムは一般の機能システムとは異なる特殊な性格を持っている。内容的にはあらゆる分野（経済、政治、法、学問、家族友人等）にわたっているメタ社会システムであり、成果メディアは「テーマ」であり、「人気／不人気」という独自の二値コードに基づいて生起するものである（『基礎情報学』）。

観光システムを機能的に分化した社会のサブシステムととらえると、成果メディアは「観光資源（観光対象）」、その場合の二値コードは「非日常／日常」、プログラムは「人の移動」ということになるが、成果メディアである「観光資源（観光対象）」は、「人の移動」に限定されないから、機能的分化システムとは整理できない。サブシステムには機能的に分化したシステムのほかに専門的に分化したシステムがあり、社会の参加メンバーである個人が関与するコミュニケーションの偏りをあらわす。観光は機能的に分化したシステムではなく、専門的に分化したシステムととらえることが素直であるが、マスメディア・システムと極めて相性がいい。従って、Covid-19によって人流規制が実施される事態になってみて、成果メディアを「観光資源」にこだわらずにマスコミの「テーマ」に相当するものに据え変えた方が、理解が進むのではないかと思われるのである。

第１節　「「楽しみ」の旅」概念を表現する字句の誕生と発展

概念とは社会的なものである。観光という概念も社会的なものであり、機械的に誕生させられたものではない。本節では、日本において「「楽しみ」のための旅」あるいは「日常生活圏を離脱して非日常活動を行うこと」とされる概念「観光」を表現する字句が、いつ頃から発生しどのように変化していったかを、「観光」に関連する英語圏の概念が日本に紹介されてゆく過程とあわせて概観する。

1　定住化により発生した「旅」概念

定住社会における人の非日常圏への移動概念が、英語圏では字句travel、日本では字句「たび」、漢字圏では字句「旅」を代表例として収斂していった。この移動は、兵役、納税といった「楽しみ」とは認識されないものであったことから、日本列島に漢字「旅」が輸入されたとき、素直に「たび」があてられたことは容易に想像出来る。またtravelの訳語が漢字圏及び日本において共通に「旅」「旅行」があてられたことも理解しやすいものであった。

旅を考察する前には、定住を考えなくてはならない。定住の仕方は地域、時代により異なる。中世西欧や江戸時代が定住社会であったかも考え方により異なるから、旅、旅行は、字句も概念も厳密には一様ではない。旅の分析を能動的及び受動的とする分類も更に当否を含めて掘り下げる必要があり、相当数の庶民が定住を前提とした生活をしていなかったとすると、後述するtravelを能動的と捉える見方もその分変化し、仮説の立て方も変わる。

1－2　日本の中世・近世社会の旅

日本では「近世」という語は古くから用いられていたが、これを現在の使われているような定義で、歴史学上の時代区分としたのは内藤湖南であり、西洋史における伝統的な「古代→中世→近代」の三時代区分論では日本の歴史をうまく捉えられないとして適用された。近世に概念「観光」が成立していたかの判断は、当時の旅行者の属性、旅行内容、旅行費用等の数値データを整備して分析をしなければ、科学的に論議することはできない。板坂燿子が指摘（『江戸の紀行文』）するように、当時記述された和文の印刷物化が２％程度の状況では困難である。今後の研究成果が待たれる。

1－2－1　観光概念の必要性の有無

日本の中世・近世に概念「旅」も字句「旅」も存在した。しかし、概念「観光」が存在したかは、それを必要とする社会的経済的理由を判断することであり、極めて現代的問題なのである。

内田九州男は往来手形の文言から「導者」を伊勢参詣者に限定するか否かを論じている。字句「導者」、「巡礼」のみをもって観光概念を論じることには限界があるものの、『大阪市史』に1698年には「導者宿」の記述があることから概念「観光」を必要とする社会的経済的必要性が既に発生していたと考えてもよさそうである。

藤谷俊雄著『「おかげまいり」と「ええじゃないか」』によれば、文明の頃、伊勢一国には百二十の関所があり一銭ずつ徴収している。同書は字句「信仰の近世化」を使用しているが、観光化に近似している。江戸時代の旅は「中世のように来世の成仏を願っての苦行ではなく、現世利益を求めるためか、さては観光を目的とする旅行」というのである。来世の安楽への望みよりも、現世の幸福追求に変化し、まさに楽しみのための旅、観光化である。そこには金銭経済の浸透が前提にある。御師の存在から、現

代の旅行業の機能を持っていたと考えてよさそうである。

『更級日記』によれば、天皇家の氏神である伊勢神宮は式年遷宮も行えないほど荒廃していた。これは十一世紀前半のことであるが、その後江戸時代になって御師（伊勢神宮の世話役）がインバウンドのツアーコンダクターとなる社会背景が誕生し、現代の概念「観光」が必要になってきている。

金森敦子は江戸から伊勢まで往復二十四日とし、切り詰めた旅行だと一日一朱で計算すると一両二分になるとする（『伊勢詣と江戸の旅』）。神崎宣武は、講を組んだ庶民が伊勢をめざして旅をし、その費用は数十両（一両十三万円）と推計している（『江戸の旅文化』）。1800年当時の日本の人口は三千万人、一人当たりGDPは九百ドル（1990年価格の購買力平価）と推測されている。従って観光概念を必要とする社会であったと認識することは可能であろう。伊勢詣をする旅人は江戸中期には五十万人程度いたとされるから、人口三千万人として六十人に一人の割合であり、高度経済成長期はじめの海外旅行に匹敵する頻度である。

約六十年に一度発生したおかげ参りは、本居宣長の『玉勝間』の記載によると、宝永のお蔭参りは四月上旬から一日二～三千人が松阪を通り、最高は一日二十三万人となっている（「お陰参りWikipedia」）。着の身着のまま家を出てきた者も多く参加しており、道中、富裕層から藩主までもが、銭・飯・草鞋・薬などを配り、宿まで提供した。善意から出たものではなく、集団が暴徒化するのを防ぐために先手を打っていたに過ぎず、時期を見計らって支配者が施行中止を申し渡していた。四国巡礼の接待（施し）でも憐れみと厄介払いへのリアルな認識があったようだ。従って、お陰参りは現代概念の観光行動であったと認識はできないであろう。

1-2-2　旅のコミュニケーション手段

江戸時代に伊勢御師等の存在をもって概念「観光」が成立していたと考える場合、現代でいえば海外旅行概念である。パスポートに相当する往来手形が発行され、国際通貨に相当する共通貨幣（金銀銅貨）を使用し、コミュニケーションは英語に相当する「漢文」を使用していたからである。なお、この場合であっても概念に対応する字句「観光」はまだ誕生しておらず、字句「遊覧」等があてられていたと考えるのであろう。

単一民族単一言語説を唱える者がいるが、話し言葉が通じない状況が1874年の東京麹町を舞台にした井上ひさしの戯曲『国語元年』で描かれている。幕藩体制下六十八国の共通（文）語であった漢語文は、同時に琉球国、朝鮮国、清国との間での共通語でもあったから、上海に渡った高杉晋作は、筆談で清国人と意思疎通している。江戸時代、他の藩は他国、外国であり他の藩が欧州の国と戦い負けてもそれは他国のことであるという意識であった。

岡倉由三郎によって字句「標準語」がstandard languageの訳語として生み出されたのは1890年である（『日本語学一班』）。1894年の日清戦争を契機としてナショナリズムが高まる中、統一言語の策定を図ろうとする動きが急激に進んだ。植民地化した台湾で日本語を教えるため、教授する国語（標準語）を確定しなければならない需要もあった。しかし、標準語と沖縄語の差異は、スペイン語とポルトガル語以上の開きがあり、英語と独国語の差に近いという学者もいるくらいであった。

1-2-3　徳川幕府の人流政策

多くの観光学研究者は伊勢参詣に注目するが、1636年に始まった参勤交代はそれ以上に無視できない。政治的統制の面だけでなく、藩収入の５～20％程度が移動にあてられたから、結果として人流政策に寄与したはずである。

江戸時代にも訪日旅行者は存在した。1633年に渡航禁止令が発布されたが、同年からオランダ商館長の江戸参府も始まった。翌1634年に琉球王国謝恩使が開始され、海外からの渡航者も累計十万人と推計

されている。従って鎖国という字句の使用法も見直されている。

1-3　西欧中世の旅

欧州中世は、巡礼の旅が進化してゆく時代である。十二世紀サンチアゴ・デ・コンポスティーラへの巡礼者は最盛期五十万人、十六世紀ローマの兄弟団も年間五十万人の巡礼を無料で世話したと記録されている。現代ルルドへの年間参拝者数二百万人と比較すればその規模が理解出来る。それが現代概念の観光と同じであるのか、違うものなのかを判断することは、日本の中世・近世の旅と同じく、極めて現代的なことなのである。

1-3-1　巡礼の旅

徒歩による旅は一日三～四十キロである。それは今も昔も世界中変わらない。西欧中世における巡礼の旅は十一世紀までは自発的なものであったが、その後は巡礼者が組織化され増加していった。

欧州は地形的にも気候的にも穏やかであり、道路網も存在したから、巡礼の旅は長く継続することができた。聖地は同じ宗教圏の中にあり、言葉もラテン語が使え、修道院は一日旅程圏内に一つ存在したから、沿道人口が増加してゆけば道中の安全度も向上していった。巡礼者も団体を組んで安全度を上げたのである。関所は増えたがそれほど妨げにならなかった。印刷技術の向上で地図の入手も可能となっていった。

では、神は天に存在するのに、なぜ聖地に巡礼したのであろう。初期キリスト教時代から巡礼必要性論議が存在する。従って、十一世紀に聖人崇拝と巡礼運動に対する批判が高まり、啓蒙思想でも批判された。それがいつの間にか教養の旅、物見遊山の旅に変化した。

1-3-2　旅と宿泊政策

古代ローマの皇帝時代、既にキリスト教の共同体は通過する信者のために泊まれる場所と食事を提供する施設を整備していた。修行と隣人愛が結びついた修道院制度は紀元四世紀頃まではさかのぼることができ、それが欧州の古代、中世、近世へと持続している。

特権を持たない商人は、満足に遠方への旅にも出られず、ましてや住民の大多数を占める農民は村を離れることもなく、人の移動の少ない閉鎖的な社会に留まっていた。この中世前期に、あえて旅をせざるを得なかった者への宿と食事の提供は、キリスト教会と修道院の仕事であった（『巡礼の文化史　ノルベルト・オーラ著　井本响二他訳』）。修道院以外では、一般人の家庭での「異人歓待」という旅人を泊める風習が世界各地で見られる。

聖俗の権力者は人々が群れるのを恐れており、巡礼は奨励と取締りの両面を持っていた。古来移動の自由を持つ人は権力者にとって胡散臭い存在である。ある面では重宝がられるものの、自分の傘下で定住しないという意味で危険な人々であった。

宿屋は十三世紀以降変化した。貴族、司教、商人に定住傾向が出た時期、同時に巡礼や傭兵の高まりで旅行者が増加した。そのため、宿屋の基準として当局の要請で、宿泊施設は十人以上を可能とする設備保持が義務付けられたところが多かった（『巡礼の文化史』）。1604年英国法はインの本来の用途は旅人の受入、休息、宿泊のためであって、みだりがましい放蕩者をもてなし、泊め、その金と時間をみだらなる醜態のうちに消費させるためではないとわざわざ規定した（『イン　臼田昭』）。最盛期のインは宿屋、貸馬車、劇場がセットになっており、鉄道開通により衰退したが、自動車時代になり再び復活している。定価制度がない時代の旅は不便であり、鉄道開通により百貨店等が立地して定価制度が普及するのをまたなければならなかった。

1-3-3　教養と娯楽の旅の出現

『巡礼の文化史』は「巡礼者から教養と娯楽の旅人へ」という項の中で「中世末期には巡礼詣が娯楽の旅へとスムーズに移行した」とする。教養の旅はいくつかの共通点（合理的な旅）はあり、巡礼の旅の続きのように見えるが、意図は異なっている。偉大な古代の場所ではあったが、使徒の墓の訪問と両立したわけではなかった。

聖地エルサレムがイスラム教徒の支配地域に入った（637年）あとも、イスラム側は宗教の自由を認めており、キリスト教徒のエルサレム巡礼を妨げなかった。旅の施設やサービスがなかった時代であり、修道院が巡礼者たちの宿泊を受け入れていた。十一世紀に入ると人々は団体を組んで旅をし、あらゆる年代、階層の男女が、一年以上の時間を巡礼に費やし、大都会コンスタンチノープルを賞賛し、エルサレムで聖遺物を尊敬の念をもって見つめたのである。

中世の三大巡礼地エルサレム、ローマ、サンチャゴ・デ・コンポスティーラが、順を追って人気の巡礼地として名を高めていった。1291年最後の十字軍国家が陥落したため、遠隔地への巡礼に目覚めた何百万人という巡礼予備軍が、エルサレムに代えて欧州内の二大巡礼地に向かうこととなった。

巡礼目的地も、積極的に巡礼者の受入促進を努力した。ローマの聖年は五十年に一度とされていたが、二十五年に一度となった。現代日本の社寺の「御開帳」と似ている。

巡礼街道沿いの都市には巡礼者のために施療院が数多く設けられ、巡礼への便宜が図られていた。施療院の設置主体は、最初は修道院や教会であったが、次第に市当局、慈善団体等の世俗的な救貧が増えていった。

中世末期から近世にかけて、宗教動機を基本としつつも楽しみや物乞いなどの現世利益が前面に押し出されてきた。観光的な要素が強く前面に出てきた。サンチアゴ・デ・コンポスティーラへ往復六カ月かけたネーデルランドの手工業者が年収の半分ほどで実行した例などがある。江戸町民の伊勢参りとほぼ同じ程度の負担であった。

十九世紀に鉄道が整備され巡礼も隆盛になったが、世界大戦はその熱を冷ましている。1960年代以降再び徐々に隆盛になった。巡礼の旧教の新教に対する攻撃的な信仰告白という性格も失い、プロティスタントも参加するようになっていった。

1-3-4　ヴェネツィアの観光政策

塩野七生『海の都の物語 四』第九話に、1480年対トルコ戦争が終結したばかりの時代に、ミラノからエルサレムへ向かう往復半年近い聖地巡礼の旅日記が紹介されている。結婚、戦争と並べられる出来事のようであるからローマ帝国時代の観光に近い。中世期からルネッサンス期にかけて、パレスチナへの巡礼専用船が定期的に運航されていた。ライバルはマルセイユだが、ヴェネツィアの観光政策が勝っており人気のパッケージ・ツアーが存在した。料金は庶民の五～六年分の家計生活費に相当し、特別に恵まれた層だけが対象だった。トロマーリオと呼ばれる巡礼者相手の案内人が適当な宿を紹介し、外国語対応の可能な観光事務所員も用意されていた。現代の旅行業務取扱管理者的な責任者である。1355年には旅館組合法が作られており、高級ホテルも四軒が登録されていた。旅館の義務に宿泊人の名前通報義務があった点は、古代、現代と同じである。ヴェネツィアの聖遺物参拝をすれば、有効期限のない完全免罪が獲得出来ることなる特権があり、ついでに官庁建築物、結婚式典、造船所等の産業観光もシステム化していたから人気が高かった。

巡礼船の定員は九十人で、帆桁の落下事故、熱病による死亡や道中ペストの疑いがある死者の水葬が記述されているから命がけである。場所により戦闘があるようで、途中でそれぞれに旅を続行するかを確認している。ヴェネツィアには巡礼事業法があり、乗船する巡礼の数を規定し、医師、武装兵の乗船

を義務化するとともに、道中の死亡の場合の所持品の処理方法まで規定している。クレタ島上陸では、ペストにかかっていないことの証明に時間がかかっている。イスラム教徒の支配地では通行許可書が必須で数日取得にかかっている。ガゼッラと呼ばれる巡礼専門の通訳兼ガイドに率いられ、聖跡や聖遺物を訪問する。同一巡礼船で往復する場合、聖地滞在には最高二十日の許可が出るようだ。道中描写に、現地人が靴を履き、玄関で靴を脱ぐ習慣を紹介している。ジェリコへのオプショナル・ツアーは、安全保障がないので参加者は半減したようである。食料持参である。ロードス島等寄港する島ごとにトルコ軍の襲撃情報の確認がなされ、寄港地の僧院では貧富の差なく巡礼者を接待する様子などが記述されている。塩野氏は「グループを組織しての観光事業は、決して現代だけの産物ではないことを実証したかった」と結ぶ。グーテンベルグの活版印刷機の発明以来、印刷は急速に広まり、主人公の『聖地巡礼記』は1481年に出版されている。そのヴェネツィアを、1867年のマーク・トウェインは「女性用のガラスのビーズや、学校に通う女の子や子供用の詰まらないおもちゃや細々した装身具の行商人になってしまった」「しかし、月光を浴びると十四世紀にわたる街の偉大さがあたりに栄光の輝きを放ち、今やまた、地上の諸国のなかでも、最も威厳にあふれた街となるのである」と表現している（『赤毛布旅行記（地中海遊覧記）　吉岡栄一訳』）が、この時点では観光概念は完全に存在していた。

1-3-5　英国・グランド・ツアーの評価

十七、八世紀の英国はケンブリッジ級の大学でもレベルが低く嘆かわしい状況であり、国費留学に加えて裕福な貴族の子弟の自費外遊が増えていた。Grand tour, Grand touristである。十七才、十八才の若者が、短くても一、二年は本国を離れており、現代的感覚の観光旅行には該当しない。ディケンズの二都物語の舞台となった時代である。治安は劣悪で旅人保護のため騎馬憲兵隊が配置されていた。ジョン・ロック等トップクラスの家庭教師が同行することもあり、アダム・スミスはこの職で収入を得て国富論を記述している。tourであるが修学旅行の訳が適当である。しかし語学習得には遅過ぎ、知識と分別を習得するには早過ぎるからか、ジョン・ロックやアダム・スミスによるグランド・ツアー評価は低い。この制度にとどめを刺したのは、産業革命によりブルジョア階級の富裕化が進み、旅が一般化したからである（『グランド・ツアー　本城靖久』）。つまり観光概念が誕生したのである。グランド・ツアーの目的地は先進国の仏伊である。独は宿や道路が劣悪であった。定価概念の誕生しない時代であり、護身用ピストル、馬車、寝具持参である。関所税が必要であり、健康証明書がないと「四週間」（原文のママ）観察留置である（『グランド・ツアー』）。ドーバー海峡には定期郵便船が就航し、ルソー等ロマンチシズムの影響により、アルプスにも旅している。十八世紀が深まるに連れて数も増加し常時四万人の英国人が大陸に滞在していた。字句Hotelが使用されたのもこの時期である。スイス観光立国の恩人は英国の若者であったが、ギボンは「侵入してくる」と苦情を言っている（『トマス・クック物語　ピアーズ・ブレンドン著　石井昭夫訳』）。

1-3-6　トマス・クックの登場

石井昭夫は、「近代」旅行業の出現は鉄道開通によるとする。旅行業概念を現代概念の実運送、実宿泊を利用するものとすると、輸送人員が急増した実運送の鉄道の出現をもって、近代旅行業の出現とすることに異論はない。現代旅行業が主力とするアウトバウンドと同じであり、伊勢御師が各地から旅行者を誘致したインバウンドとは異なる点には留意する必要がある。

1841年、宗教家クックが、禁酒運動の一環として、酒に代わって楽しみを与えるレクリエーション運動として、近距離日帰り割引鉄道エクスカーションを始めた（『トマス・クック物語』）。五百人規模の旅であり、ジェントリー層より下層の庶民が参加しているから、現代概念の大衆化した観光の始まりである。階級意識の強い英国で、クックのツアーが、ジャーナリズムや上流階級から安物旅行者（クック族）

と蔑まれる面があったからなおさらである。日本人農協観光ツアー客を迎える二十世紀の欧州観光地を思い起こさせる。

クックは、1871年普仏戦争後のパリ戦災見学ツアーを実施し、欧州大陸、中東、エジプトへの旅行に加え、世界一周旅行まで手掛けている。複数の鉄道会社を利用する団体旅行とオプショナル・ツアーやパリへのパック旅行も販売しているから、近代ツーリズムの父と評価されている。この時期、1851年に英仏海峡海底通信ケーブルが開通し、1872年にベルヌは『八十日間世界一周』を出版している。当時の社会を認識する意味でも、概念「観光」を必要とする時代であったことは間違いがない。

2　tour、tourist、tourismに関する字句、概念の成立

2-1　先行研究

tour、tourist、tourismに関する字句及び概念の発展に関する日本の先行研究の代表者に、前出の石井昭夫がいる。同氏は「The tourないしThe Grand tourとなって、言葉に新しく旅の意味が付与された。更に十九世紀の初頭にはtourからtouristが誕生した。とはいえ、新しく誕生したtourなる用語は十八世紀の仏国他の欧州では通用しなかった。ディドロが編んだ『百科全書』ではtourは陶芸と鋳物関連の用語として採用されているだけであり、『コンディヤック類語辞典』は回る（circuit）の意味であるとし、使用例として〈庭を回遊する〉、〈都市内を回る〉を挙げているが、〈旅をする〉、ないし仏国を回るというレベルでは使っていない。」「touristはtourから派生し、tourとは十八世紀の英国の青年貴族らが海峡を越えてヨーロッパ大陸に渡り、ローマまで行く旅のことであった。ロマンチスム時代に形容詞から名詞へと展開したtourist（仏語ではtouriste）という言葉は、「変わり者」un être singulierの意味で使われていた。1863年版リットレ辞典は「暇にあかせて興味本位で国々を旅する外国人旅行者」と否定的に定義し、辞典ラルースは「余暇と好奇心をもって旅する人」と肯定的に説明する。辞書はツーリストを自由時間と結び付けるが、ツーリストになる資格はいつから他の社会階層にまで広がったのか、という点も問われなければなるまい。事例のツーリストのほとんどが英国人であり、金離れのいい人、見るべきものを見ても中味がわからない人、というニュアンスである。」と解説する（『観光と旅の世界史』）。ディケンズ等がtouristを作品中で使用しなかった理由が理解出来る。

tourismに関して石井昭夫は「用語自体は存在していたが、どの辞書もその定義をしないままだった。1877年のラルースの補填版は単に「ツーリズム：ツーリストの慣習」と書いている。これでは「ツーリスト」への逆戻りだ。十九世紀の名のある著述家は一人としてtourismという言葉を使っていない。」「二十世紀の初期までまだ特権階級の影が残っており、tourismを抽象名詞として定義するだけの必要性はまだなかった。単数名詞tourやtouristには具体的な行動としてのイメージしかなく、あくまで選ばれた個人の行動であった。」とする。これを上回る研究の登場を期待したい。

交通学者岡田清は、ハドレーの『鉄道輸送』（1903年）の「百年前のアメリカは交通システムを持っていなかった。天然の水路を除けばいかなる種類の交通も貧弱であった。ローカルの必要のために地方政府によって道路が建設されていたが悪路であった。馬車輸送はのろく金がかかった。ボストンからニューヨークに行くのに駅馬車で一週間を要し、チャールストンに行くのに三週間かかった」という記述を紹介している（全国通運連盟HP　第二十七回　アメリカの鉄道政策史（１）鉄道導入以前の交通）。十九世紀当初には現代概念「観光客」が存在する社会状況ではなかったことがうかがえる。

なお、ピアーズ・ブレンドンによれば、sightseeingは1847年トマス・クックにより使用されるようになった（『トマス・クック物語』P.73）。

2-2　文学等における字句tour、touristの登場

英米に概念及び字句tour、tourist、tourismがいつ頃から発生してきたかについては、project Gutenbergや青空文庫を活用すれば、翻訳も含め英米文豪の古典的な作品を無料閲覧出来るところから、観光学研究者の今後の確認が望まれる。

十九世紀の写実主義文豪チャールズ・ディケンズ（1812年～1870年）の『二都物語』の冒頭に駅逓馬車の描写が出てくる。1775年すなわち米国独立戦争開始の年にあたる頃の旅は、車掌も含め旅人同士が警戒しあう治安状態であることが描写されており、続いて旅館も描写されているが、現代概念「観光客」が存在する社会状況ではなかったことがうかがえる。旅行関係の字句はtraveler、the inn-yard、the Royal George Hotelに加え、旅行馬車（travelling carriage）定期船（the packet-ship）が使用されているが、tour touristは使用されていない。1842年にディケンズは二百トンの定期航路客船で大西洋を米国に渡り、その見聞を『アメリカ紀行』として出版している。翻訳によれば1840年代以降アメリカでは鉄道もホテルも急速に整備され、観光旅行が一種の流行にさえなっていたことがうかがえる。

1846年には、小説家サッカレー（1811年～1863年）の旅の記録 Notes on a Journey from Cornhill to Grand Cairoが出版されている。翻訳によればP&O汽船の地中海招待旅行の見聞録である。ジャーナリストとしての招待旅行であり、現代の、特に観光経済学の定義からすると観光概念には該当しない。しかし、招待旅行による宣伝を実施しており、有料旅行客が存在することが認識出来るから、既に観光客概念は存在したと考えられる。サッカレーの本により、富裕階層の間に船旅志願者が急増したという。

米国は次第に外国人にとっても快適な旅行目的地になっていった。南北戦争（1861年～1865年）終了後はプルマンの鉄道客車等米国の交通や宿泊の施設、サービスに問題はなかった。トマス・クックは1865年11月米国ツアーの下調べを行っている。当時一年間に米国から欧州へ四万人ほどが旅行していたが、反対方向へ向かう英国人は少なく高運賃の割には船酔い等快適ではなかった。旅行会社の主催ツアーとしては時期尚早であり、この後七年間ツアーを送れなかった。

1869年にマーク・トウェインは『赤毛布旅行記（地中海遊覧記）』"The Innocents Abroad"を出版し評判となる。1867年に米国から出発した「聖地遊覧大旅行団」に紀行文を書くために加わって、欧州文化の発祥地である地中海沿岸地方とパレスチナを巡歴した見聞記であり、欧州でも概念「観光客」が存在したことが確認出来る。使用されている字句はpleasure trip、style of travel-writing、excursionであり、tour、touristは使用されていない。

2-3　政策概念の認識の必要性

観光に関し政策概念として必要性が生じていなかったことを、石井昭夫は先行研究「観光と旅の世界史」において「旅芸人や流浪の民を取り締まる規制がツーリストにまで及ぶことがないよう気を配るとか、運び屋の規制を自動車交通の現実に合わせていくとか、有名リゾートのカジノの金銭賭博の規制を緩めるとか、あるいは怪しげな家具付き貸間を規制によってまっとうなホテルと区別するなどで事は足りるであろう。かくして長らくばらばらに規制が行われていたが、行政府がトータルの「観光」の規制に関心を示すなどとは誰一人考えていなかった」とし、「変化が生じたのは、仏国が最初で、1935年にCommissaire（観光長官）が設置された時なのだが、この時点ではまだ地方の出先はなかった。理由は1929年の恐慌によって貿易が止まり、外国人観光客のもたらす外貨が重要視されるようになったことでクローズアップされたのである。」とする。

治安維持の観点からの非定住者に対する規制は仏国に限らず日本においても同時期には条例で行われていた。行政機関を設置することだけであれば、1930年に日本では鉄道省国際観光局が設置されてお

り、仏国よりも先である。また、キャンペーンだけであれば米国がナショナルレベルのものを1910年に行っている。

更にいえば、人の移動に関する規制、よそ者規制は封建制時代のみならず古代から存在する。ピアーズ・ブレンドンによれば、mobの語源はmobilityであり、英国指導層が下層階級の移動を脅威と見ていたことの表れであるとしている。放浪は法により罰せられ、定住法は労働力が他の教区に転出することを防止する目的であるとする。英国鉄道開設時にも平等意識を芽生えさせる危険な傾向を促進させるのではと恐れられ、鉄道会社も等級制を設け、乗客を胡散臭い人間として扱った。住所氏名どころか、職業、旅行目的まで記入しないと切符が販売されなかった。しかし、乗客が殺到し長続きしなかったようである。

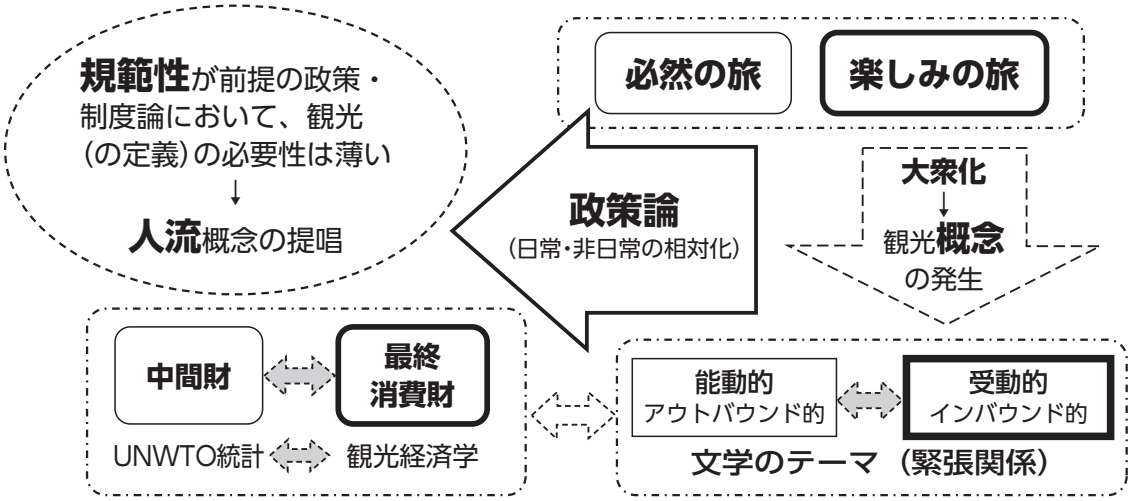
政策概念touristに関する最も古い定義は国際連盟による1937年の定義「楽しみのために旅行し、通常の生活の場から二十四時間以上を過ごす人」が存在するが、石井昭夫は「滞在時間を重視しているのみで、動機についてはほぼ無視している」「ゆえに、エクスカーショニストというカテゴリーを別に設けることが必要になった」「これらの定義の唯一の関心事は実用目的であり、誰を観光客とカウントするかという定義だけであった」と批判的である。しかし行政機関の必要性に基づいて作られているから当然でもあり、それは今日でも変わらない。観光立国推進基本法も、訪日外客数に関心を持つことを明記している。人数は政治とも相性がいいから当然である。

更に石井昭夫は「二十世紀の後半になると、関心は観光の国家経済、地域経済に及ぼす影響を計量することへと移った。1960年代以降になってようやく国際機関の観光専門家が概念としての観光tourismの定義に関心を抱くに至るのだが、これといった定義に集約されることはなかった」とするが、付加価値計算は人数以上に学術的にも、実務的にも課題を抱えている。観光政策とは権力行為の行使であり、政策目的を考えなければならない（第３編）。

２-４　日本におけるtouristの紹介

英国では貴族層、富裕層が行う楽しみの旅（travel）は能動的なものとして認識されていたが、後に一般大衆向けの受動的になった旅行（tour）を行う者が発生した、と考えられる。このtravelを行う者（traveler）と区別して、tourを行う者をtouristとする概念が発生し、十九世紀までに一般化したとされる。この点について井上萬壽蔵は、米国において当初持って回った言い方がされていたnon-immigrantの代わりにtouristが使用されるようになったことを紹介している。

図２-１　概念『「楽しみ」の旅』を区別する社会的必要性



「「楽しみ」のための旅」概念及びその概念を表現する字句を社会が必要とするように変化した背景には、「「楽しみ」のための旅」が貴族層だけのものから、一般大衆のものに拡大したこと（大衆化）があり、社会経済的に「「楽しみ」のための旅」（tour）を一般の旅（travel）から分離して考える必要が生じたと考えることが素直であろう。すなわち、tourをする人であるtouristを対象にする産業活動が発生したからである。現存する京都の老舗旅館である俵屋、炭屋は、もともとのビジネスである俵、炭の商いの際に、遠方からの取引先の商人に対して宿泊サービスを提供していた時代に起源を有する。いわばtravelerを相手にしていたのである。その後「「楽しみ」のための旅」が大衆化するとともに、tourist相手にサービスを提供するビジネスに転業していったのである。

３　「楽しみ」の客観的把握

「「楽しみ」のための旅」概念を研究対象とする場合には、その中心となる「楽しみ」概念を検討しなければならない。遊興性を重視するものから、機能性を重視する（例えば視察）ものに至るまで、「楽しみ」といっても認識されるものには個人差がある。観光を巡り、文化人類学者梅棹忠夫は「観光と文化を一緒にするな」とヴィクトリア王朝時代を思い出させるような批判をし、観光学者は「観光とは遊びではありません」という反論をした。このような食い違いは「楽しみ」という脳内で発生する感性が客観的に把握できないから発生するのである。

この旅に伴う「楽しみ」に関する分析をすることが観光学の中心であるが、多くの研究者はアンケート調査を基に分析しているものに留まっている。申告による選択肢方式（良、普通、悪）に基づくものしかない。脳内反応の可視化装置等を用いた、観光客の感性等を客観的に把握する試みが望まれる（第６編参照）。

更に、「楽しみ」を得るための「移動」という前提もバーチャル技術の進展により、今日では崩壊しつつある。「旅」概念ですらそれを論じる必要性の再検討を迫られている。従って観光政策論では、日常・非日常の相対化により人流に収斂してきているとの仮説が発せられるのである。

４　「「楽しみ」のための旅」が内包する越境概念

「「楽しみ」のための旅」の大衆化により旅行者を対象とした産業が成長し、それに伴い着地側から考えるインバウンド概念と発地側から考えるアウトバウンド概念が発生した。人の移動がtravel概念に留まっている段階では、インバウンドとアウトバウンドを区分する社会経済的必然性は大きくなかった。「楽しみ」を得るために移動する旅は、日常空間から非日常空間への移動が必然であり、越境概念を伴うものであった。非日常空間は異郷の地に存在したのである。

易経「国之光」の「国」は都市概念であり、今日的な国境概念は近代国際法の成立とともに確立したのである。しかし易経への意識は国際ではない「国」にこだわる、1938年発行「武相国境観光地図」（高尾保勝会及び津久井渓谷観光協会合作）の例に見られるように影響している。

概念及びそれを表現する字句の分析には、江戸期、明治初期の使用字句の数量分析が必須である。しかし板坂燿子が『江戸の紀行文』（中公新書）で指摘するように、当時の和文の印刷物化が２％程度の現況では困難である。個別の文献にあたって行う分析は補足的なものとならざるを得ず、当面はデータベース化された新聞記事検索等に頼らざるを得ない。

5　ハイフン・ツーリズム批判

現在、字句「観光」と字句「ツーリズム」が併用、混在して使われている。驚いたことにこの字句「ツーリズム」は朝日新聞では創刊以来昭和期が終わるまで五回しか紙面に登場していない。多用されるようになったのは、小泉首相が観光立国を唱え始めてからであり、字句「観光」がクローズアップされるとともに字句「ツーリズム」が世間で使用されるようになった。この字句「ツーリズム」を使用する理由として字句「観光」の意味が曖昧であるからという説明がなされる。しかし、共通認識を形成することが出来るのであれば、観光でもツーリズムでも字句の使い方の問題であり、本質的なことではない。既に1968年に井上萬壽藏は『観光と観光事業』（国際観光年記念行事協力会）において「ツーリズムの語義が不明確で、観光と観光事業とを併せ意味することによるのである。しかし通常は語義のいささか不明確なこのツーリズムの語で一応間に合うということにもなっている」と記述しており、今も昔も五十歩百歩である。字句「ツーリズム」の使用により、従来字句「観光」が持っていた娯楽的色彩を回避する情緒的理由は理解出来るが、概念の不明確性を理由にするのであれば研究者の取るべき対応ではない。

このように観光学研究者が字句「ツーリズム」を安易に使用する傾向が強いことを、私は連辞符社会学になぞらえて、ハイフン・ツーリズムと表現している。概念の不明確な字句が大量に造語出来るからである。これに対して、用語の使用に慎重な法令においては、字句「観光」の使用を回避して、農山漁村滞在型余暇活動、環境保全型自然体験活動、総合保養地域整備といった字句を造語して概念の明確化を図ろうとしてきた経緯がある。

観光学研究者が、字句tourismは定義が明確であるのに対して字句「観光」は概念が不明確であると主張する根拠として、世界観光機関（UNWTO）のTourism Satellite Accountに求めることが多い。統計を取る際の定義は我が国の指定統計でも当然定義を明確にして行うものであり、その点では変わりはない。内外の行政機関が統計を取るときに概念が統一されていないと無意味であるから、観光統計の場合、日常生活圏を離れる時間的長さ等を統一することは当然であるが、それぞれ、その統計を取る意味により実施されているものである。このことをもって字句「観光」の概念が曖昧であるとすれば、字句tourismも同じことになる。

航空の包括旅行運賃やストップオーバー（途中降機）の基準に二十四時間ルールがある。このこと等が影響して国際統計でも戦前から二十四時間ルールを採用するが、観光学研究においては、高速時代に日帰りと日帰りでないこと（逆にいえば宿泊の有無）に本質的差異があるのか議論があるはずである。また、日帰旅行を統計から完全に外してしまうことは、国内観光を考える上では問題である。「一年以上居住地を離れる」者をtouristに含めないという統計上のルールは、国際課税制度等の影響を受けているからであり、観光を考えるうえで本質的なものであるかは議論がある。国境検査なしで国境を越えることを許可する欧州国家間のシェンゲン協定の変更により、仏国内に居住する永住権を持たない日本人は九十日ごとに非シェンゲン国である英国やアイルランドへ出国するように行動が変化している。

業務旅行は、最終的に別の商品の付加価値としてあらわれる中間投入財であるから、個人の私的旅行と異なり、付加価値統計には含めないのは、原理から当然である。通勤費用は、日本の通例のように雇用者から支払われたうえ税制度上の控除も認められている場合には、当然中間投入財とされる。しかし、通学費と同様に通勤費も自己負担とされる場合にあっては、中間財投入財とされることは当然ではない。それぞれ論議する理由が異なるのである。現在、UNWTOは訪問地で報酬を受ける場合を観光客の統計から除外しているが、出発地において報酬を受けてからくる場合と本質的な違いはない。統計目的が変われば当然定義も変化する。

第２節　辞書に見る「「楽しみ」のための旅」概念及びそれに対応する字句の発生とその後の展開

1　新しい概念の輸入とそれに対応する字句の使用

日本列島に大量に新概念が持ち込まれた時期が二度ある。仏教伝来期と幕末から明治初期にかけての西洋文明伝来期である。漢字を用いて仏教が日本列島に持ち込まれたとき、その思想は当時の日本列島には異質のものであった。漢字で表現された仏教の事物、思想を和語に訳すこと、つまり当時の日本語をその一つひとつに置き換えることは不可能であった。従って仏教に関する言葉はほとんど輸入した時のままにその後用いられてきた。

江戸末期から明治初期にかけて、今度は西洋から大量に新しい概念が入ってきた。江戸時代まで長く日本の公用文は漢文であったから、漢語による造語が大半であったものの、訳語としての漢語が定着するまでの間は音訳もなされていたから、仮名文字が使用された。漢語が使用されるようになっても、その正統性を巡って、輸入された概念に対応する複数の字句の競争が行われ、次第に一つの字句が選択され定着していった（注）。生き残ったものの、字句が定着するにつけ、使用された字句の影響を受けてその概念自体が本来の概念から変化をきたすものも見られた。

religionの訳語として宗旨や宗門等数ある訳語の中から宗教という新語がつかわれるようになった。三上真司（『レリギオ』）はオックスフォード英語辞典を分析して、religionは「ある集団に帰属しているという事実」と「超人的な力」に対する信仰心という二つに焦点があり、現代日本人が思っているような「教え」という意味合いは含まれていないとする。従って、religionにふさわしい訳語などは存在せず、訳語「宗教」が適当かどうかという問いは、ある意味で的外れな問いだという。

観光とtourismの関係は、宗教とreligionの関係とは異なる。現在tourismの訳語とされる「観光」は、その概念は異なるものの、既に字句として存在していたものであり、新たに造語されたものではなかった。明治十年代の知識人、役人の実務作業に、tourismの訳語はあまり必要性が感じられなかったであろうから、字句「ツーリスト」が用いられていた。その後に観光とtourismが接近していったのである。

（注）西洋からの輸入概念は日本語というより漢語（中国語）により翻訳したと考える方が適当である。そのうち定着したものを梁啓超等の清からの日本留学組が帰国して使用したので、中国でもその漢語が使用されることとなった。

2　辞書に見る「「楽しみ」のための旅」関連概念と字句の発展過程

英語圏では「「楽しみ」のための旅」が大衆化し、貴族階級のtravelerと大衆階級のtouristが区別されるようになると、英文学では両者の緊張関係をテーマとするようになった。touristは大衆化により発生した（「19世紀仏国ロマン主義作家の旅行記に見られる旅の主体の変遷　羽生敦子」）から、マス・ツーリズム批判自体が矛盾を抱えるものである。

万延元年福沢諭吉は、渡航先のサンフランシスコで出版されていた清国人子卿著『華英通語』単語集を購入した。それを翻訳して出版した『増訂華英通語』（1860年）では、英語、漢訳、日本語訳の順に、Hotel客店ヤドヤ、Lodging house寓舎トマリヤド、Inn keeper店主ハタゴヤノテイシュ、Baggage行李タビジタク、Passenger搭客タビビトCustom house関口ウンジョウショ、Money changer找銀者リャウガヘヤ、Passport紅牌セキショギッテ、Pass關津セキショ等と、観光関係の語彙も即物的に

表２-１　辞書に見る字句「観光」「tour」「tourism」の概念

年	国語辞書	英和辞書
1862		Travel（旅）とtour（周ルコト）を収録するが、両者の概念の本質的区別はない『英和対訳袖珍辞書』
1872	「遊覧」を収録　『語彙』	
1889	「旅」と「遊覧」を区別する『言海』	
1911	「観光」を収録　『辞林』	travelとtourの概念の区別をする『附音挿図英和字彙』
1912	ジャパン・ツーリスト・ビューロー設立	
1917		tourist（観光客）収録　『模範英和辞典』
1927		tour（観光旅行）（『新英和大辞典』）
1930	国際観光局（Board of Tourist Industry）設立	
1932		tourism収録するもtourとの概念の区別なし『大英和辞典』
1933	「遊覧」「観光」収録『新編大言海』	
1941		tourismを観光事業とする（『英和活用大辞典』）
1956	ツウリスト（観光客）『明解国語辞典』	

認識出来るものが多く掲載され、Leisure閒暇ヒマ、Common law恒例ヂャウレイ等の抽象的概念は数が少なく、Insurance company擔保會に至っては、漢訳はあるものの日本語訳はされておらず、Touristは漢訳も存在しなかった。

当時日本では「「楽しみ」のための旅」概念に対して字句「遊覧」等があてられていた。そこに字句travel、traveler、tour、tourist、tourism、sightseeingが流入してきた。この流入時における日本人の理解を把握するため、国語辞書及び英和辞書に現れる「「楽しみ」のための旅」に関連する字句を、時期を追って整理した（表２-１）。

tourもtravelも日本が英語圏文化を受け入れ始めたときには既に存在していた言葉であるから、ほぼ同時期に日本に流入してきたと考えてよい。一方日本でもこの時期には、字句「旅」「旅行」と字句「遊覧」「遊歴」は両者とも存在した。しかし、しばらくtravelもtourも本質的な区別がなされず紹介されていたから、日本人が概念travelと概念tourの違いに関する理解を得るまでには時間を要したと考えられる。

tourismはtouristとともにtourの派生語であるが、travelの派生語はtravelerのみであり、tourismに対応するものとしてのtravelismは字句として確立されたものとなっていなかった。また、英和辞書で見る限り、日本にtour、touristが紹介された時期から時間が経過してtourismが紹介されている。この○○ismという概念は、英語圏でも即物的ではなく、かつ、多義的であったから紹介するのに時間を要したのである。

２-１　ジャパン・ツーリスト・ビューロー設立までの時期

２-１-１　国語辞書

1872年版『語彙』（木村正辞・横山由請著）は字句「遊覧」を（物見遊山などをする）ものとして収録する。この時期には日本社会に「「楽しみ」のための旅」概念が存在し、字句「遊覧」「物見遊山」があてられていたと考えて間違いはない。その一方この時点でこの辞書は「観光」は字句としては収録していないから、字句「観光」が「「楽しみ」のための旅」概念をあらわすものとして一般的に使用されていたとは考えにくい。

1889-1891年版『言海』では「遊」（物見遊山ニ行ク）「遊覧」（遊ビニ覧ルコト　物見遊山）「遊歴」（名蹟ヲ尋ネ風俗ヲ観ムガ為ナドニ国国ヲ歴廻ルコト）を収録するとともに、「旅」（家ヲ出デテ遠キニ行

キ途中ニアル）「宿屋」（旅人ヲ宿スヲ業トスル家）を収録する。この時期には「「楽しみ」のための旅」概念と「一般的な旅」概念の区別がなされていると考えてよい。なお、「遊歴」は越境概念を伴って使用している。1892年-1893年版『日本大辞書』（山田美妙著、日本大辞書発行所）では「旅行」（旅スルコト）「旅客」（旅人）「遊覧」（遊ンデ見物スルコト、物見遊山スルコト）を収録する。1894年版『日本大辞林』（物集高見著、宮内省発行）は「遊覧」（ものみのあそび）「遊歴」（くにぐにをあそびめぐるをいう）「旅」（いへをはなれてとおくへいくをいう）「旅行」（たび　たびありき　たびゆき）「旅客」「旅人」（りよじん）を収録する。1896年版『帝国大事典』（藤井乙男、草野清民著、三省堂発行）は「遊覧」（あそびのため見物してあるくこと）を収録するが「遊歴」は収録していない。1897年版『日本新辞林』（林甕臣、棚橋一郎編、三省堂発行）は「遊覧」（遊びながらけんぶつしてあるくこと）「旅行」（旅すること）「旅客」（たびびと）を収録する。1898年版『ことばの泉』（落合直文著、大倉書店発行）は「旅行」（他郷へたびだちゆくこと）「旅客」（旅行する人）を収録する。

以上のとおり、十九世紀発行の辞書は、旅行、旅客、旅人、遊覧、遊歴を収録するが、観光を収録していない。遊歴については、1889-1891年版『言海』をはじめ、越境概念を伴ったアウトバウンド概念として解説している。

2-1-2　英和辞書

既述のとおり、十九世紀末には日本語の字句として、旅、旅人、旅客とともに、遊覧、遊歴が存在し、「「楽しみ」のための旅」を表す概念として存在した。これに対応する英語圏の字句にどのような日本語の字句があてられたのかを以下概観する。

福澤諭吉も使用したという史上最初の1814年英和辞典『諳厄利亜語林大成』は旅に関する字句を収録していない。

1862年及び1869年『英和対訳袖珍辞書』によれば、旅、旅行はtravel、tour、旅人はtraveller、touristとして紹介されている。旅という行為とその行為を行う人の区別はするものの、travelとtourの概念の区別につき、もとに戻る点を強調（周行）するか否かを除き、していない。

この時点で、国語辞書は「「楽しみ」のための旅」概念として使用されている字句「遊覧」を収録していることから、英語としての字句「tour」「tourist」の理解が深まっていなかったと考えることが妥当であろう。字句tourism及び字句sightseeingも収録していない。1887年版『附音挿図英和字彙』（柴田昌吉編）は、tour（一巡ヒトマワリ　巡回メグリ　遊歴ユウレキ）tourist（遊歴者　巡回者）travel（旅行　歩行）traveller（旅人　行人）excursion（吟行サマヨイ　行錯　行旅）excursionist（旅客タビウド）を収録している。この時期になると、字句travelと字句tourの概念区分を行って紹介している。字句touristには、国語辞書が収録していない字句「遊歴者」を造語して解説しており、touristは日本流の越境概念をともなったものとして理解されている。1888年版『ウェブスター氏新刊大辞書和』（F. W. イーストレーキ、棚橋一郎共編、三省堂発行）はtour（一周　巡回　遊歴　漫遊　周遊　跋渉）tourist（遊歴者　巡回者　山川ヲ跋渉スル人）travel（旅行　歩行　客遊）traveller（旅行者　行人　商業取引人ニシテ商品ノ注文ヲ受ケ又ハ集ムル旅人）sightseeing（見物スル）sightseer（見物好キノ人）を収録している。1895年版『和訳英字彙』（蔦田豊編、大蔵書店発行）はsightseeing（見物好キノ　新奇ヲ探グル）sightseer（見物好キノ人）tour（一巡　巡回　遊歴　漫遊　周遊　跋渉）tourist（遊歴者　巡回者　漫遊者　山川ヲ跋渉スル人）travel（旅行　歩行　客遊　動程）traveller（旅人　行人）を収録している。

以上、1912年ジャパン・ツーリスト・ビューロー設立時までの、東京都立中央図書館収蔵の国語辞書及び英和辞書を概観する限り「「楽しみ」のための旅」が一般的な旅とは区別された概念として存在し、

それぞれ字句「旅行」と字句travel、字句「遊覧」と字句tourとして認識していたと考えられる。その旅をする人を表現する字句は「旅人」「traveller」として認識していたが、遊覧に関しては字句touristを翻訳する形で「遊歴者」が造語されたと考えられる。いずれにしろこのような状況下でジャパン・ツーリスト・ビューローが設立されたのである。

2-2　1912年から1930年国際観光局設立までの時期

1912年ジャパン・ツーリスト・ビューローが設立された。原案の名称は「国際旅客奨励会（ジャパン・ツーリスト・ビューロー）」であったが、最終的に字句「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」となった。その専務理事経験者である高久仁乃助は日本観光奨励会、外客集致局、日本国観光局等の候補もあったが、外国人向けの組織であるから英文名（Japan　Tourist　Bureau）をそのまま「日本名としてもちいるのがいい」ということになったとする。

ジャパン・ツーリスト・ビューロー設立の一年前に発行された1911年版『辞林』（金沢庄三郎編、三省堂発行）は「遊覧」（遊びながらの見物）「遊歴」（諸国を巡り歩くこと）「観光」（ながめ、やうす　他国の土地の状態又は人民の風俗などを視察すること）「旅」（わが故郷を離れて遠くにあること）「旅人」（たびびと　旅行する人）「旅行」（他郷へ行くこと）「旅客」を収録している。日本語の辞書としては初めて、字句「観光」を日本流の越境概念を伴ったものとして記載している。Japan　Tourist　Bureauの名称として日本観光奨励會、日本国観光局が候補に挙がったことから「観光」が字句として定着し始めていたことを裏づけるものの、touristはあくまで人を表す字句であり、使用するとしても対応する字句である「観光客」とならなければならず、その観光客も外国人を念頭に置いているところから、touristは字句「観光外客」とならなければならなかったのであるが、観光外客は一般化していないと判断されたのであろう。

一方、英語辞書においては、1917年版『模範英和辞典』（神田乃武編、三省堂発行）はsightseeing（見物　観光）sightseer（見物ズキ　見物家　観光客）tour（漫遊　遊歴　巡視）tourist（漫遊者　遊歴者　観光客）travel（旅　旅行　動程）traveller（旅人　旅客）を収録している。この時期は字句「tourist」が字句「観光客」として対応するようになっている。1919年版『袖珍英和辞典』（熊本謙二郎共著、有朋堂発行）はtour（漫遊　遊歴　順番）tourist（漫遊者　遊歴者）travel（旅行）traveller（旅人）sightseeing（見物　観光）sightseer（見物ズキ　観光客）を収録している。touristは「遊歴者」sightseerは「観光客」となっているところから、観光客はtouristに限定されてはいない。1927年版『新英和大辞典』（岡倉由三郎主幹、研究社発行）はtravel（旅行　旅　客遊　行旅）traveller（旅行家　旅客　旅人）tour（周遊　漫歴　遊歴　観光旅行）tourist（周遊者　漫遊者　旅行家　観光者）sightseeing（見物　観光）　sightseeing car（観光自動車）sightseeker（遊覧者　観光客）sightseer（見物人　観光客）を収録している。tourが観光旅行となっているが、travelを旅行と表現することに対応するものとしては字句「観光旅行」のほうが正確である。

2-3　国際観光局設置の1930年以降

1930年に外貨獲得を目的とする政策の一環として、鉄道省国際観光局官制（勅令）が商務省貿易局官制とともに制定された。1940年発行の鉄道省国際観光局『観光事業十年の回顧』「国際観光局命名の由来」の中に「建議や答申に従へば国内的の仕事もこれから段々殖えるから観光局だけでよかろう、と云ふ意見が相当有力であった」ものの、江木翼鉄道大臣の強い希望により「国際」をつけ国際観光局になったことが紹介されている。

英文名はBoard of Tourist Industryであった。『観光と観光事業』でも紹介されているようにtourismの訳語は観光と観光事業を併せ持つものであるが、このtourismの理解が浸透しておらず、tourist industryをあえて使用したと考えるほうが自然である。このときに易経「国の光りを観る」の解釈において、語源とは異なり、字句「観光」は字句tourist industry（観光事業）のもつインバウンドの側面を強調することとなったのである。

英和辞書を見てみる。1931年版『大英和辞典』（市河三喜編、富山書房発行）はtravel（旅すること旅行（殊に外国旅行））traveller（旅行者　旅人　旅客）sightseeing（見物　遊覧　観光）sightseer（見物者　遊覧者　観光者）tour（周行　周遊　回覧　回遊旅行　巡航）を収録している。1932年版『大英和辞典』（藤岡勝二編、大倉書店発行）はsightseeing（見物　観光　遊覧）sightseeker（珍ラシイ物ヲ見タガル）sightseer（見物人　観光客）tour（旅　旅行　漫遊　観光　遊歴）tourism（{稀} 旅行漫遊）tourist（旅行者　旅客　観光客　漫遊客　遊歴者「諧」浮浪人）travel（旅　旅行）traveller（旅人　旅客　旅行者　行商人）を収録している。この時点でtourismは使用頻度が高くない字句として初めて収録されている。この場合にtourもtourismもともに旅行、漫遊と訳されており、両者の概念区別がされていない。英語圏では字句touristは1772年までには使用されるようになっており、字句tourismも1811年までには使用されているから、字句tourismの紹介にはかなり時間がかかったことになる。字句tourに接尾辞のついた字句tourismを理解するには時間を要したことは理解ができる。「「楽しみ」のための旅」であれば、字句tourをもって表現できるところに、さらに字句tourismを必要とする社会的必要性は今日でも理解しづらいものがあるからである。鉄道省の役人が苦心してTourではなくTourist Industryを用いた心情が理解できる。

『Oxford English Dictionary（3rd ed.)』（Oxford University Press. September 2005）では「Tourism is travel for pleasure; also the theory and practice of touring, the business of attracting, accommodating, and entertaining tourists, and the business of operating tours.」とする。現在でも、下線部分に限っては字句tourをもっても表現できるのである。

現在多くの教科書等は、大正時代にtourismの訳語として観光という字句があてられたと解説するが、辞書を概観する限り疑問である。

字句「観光」が法令用語として確立されたのちの1941年版『英和活用大辞典』（勝俣銓吉郎編、研究社発行）はsightseeing（見物）tour（漫遊　遊歴　旅行）tourism（観光　観光事業）tourist（漫遊者観光者）travel（旅行）traveller（旅行者）を収録している。tourismが「観光事業」と解説されており、前述のとおり国際観光局の英訳Tourist Industryに対応する訳語として掲載されている。tourとtourismを区別することなく漫然と字句「観光」を充てるよりはましである。

国語辞書を見てみる。1933年版『新編大言海』（大槻文彦著、富山書房発行）は「遊覧」（遊ビニ覧ルコト　物見遊山）「遊歴」（国国処処ヲ歴廻ルコト　名蹟ヲ尋ネ風俗ヲ観ムガタメニスル　アル遊学ノ意ニテ書生ノ諸名家ヲ歴訪シテ知識ヲ請ハムガ為ニスルアリ）「観光」（[他国ノ光華ヲ観ル義]　他国ヲ巡航シテ其土地、風俗、制度、文物ヲ観察スルコト　近年数人一組団体トナリテ諸所ノ都会、社寺、名所ナドヲ見物シテアルク者ヲ観光団ナドトイフ）を収録している。観光の語源として、易経を紹介しているが、鉄道省の法令用語の影響であろう。1940年版『大日本国語辞典』（上田万年共著、富山書房発行）は「遊覧」（遊びながらながむること　物見遊山）「旅客」「旅客税」「旅客船」「観光」（他国の光華を視察すること　他国の土地、風俗、制度を視察すること）「物見」（見物すること）「遊山」（山に遊ぶこと遊びに出かけること　なぎさみ）「国際郵便」「国際運河」「国際河流」を収録しているが「国際観光」は掲載していない。また、「ツーリズム」は収録していないが「旅人営業」は収録しており「ツーリズム」

が存在していることを示唆している。1956年版明解国語辞典（金田一京助編、三省堂発行）は「遊ぶ」（旅行して歩く）「遊覧」（見物して歩くこと）「遊歴」（諸方を歩きまわること）「観光」（風光けしきを見物すること）「ツウリスト」（観光客）「ツウリストビュロオ」（観光案内所）を収録している。

第３節　政策が影響した字句「観光」等の世間での使用法

字句「観光」に限ったことではないが、行政機関が新しい字句を使用すると、マスコミ、研究者がこぞってその字句を使用する傾向がある。「「楽しみ」のための旅」概念に関しても同様であり、「ツーリスト」を皮切りに、「観光」「厚生」「レクリエーション」「ソーシャル・ツーリズム」等といずれも行政主導で字句が使用されるようになっていった。

1　ジャパン・ツーリスト・ビューローの設置

鉄道開業翌年1873年の営業状況は、一日平均四千五百人弱（年間旅客収入が四十二万円）と、十分に「「楽しみ」のための旅」を目的にした活動が存在したと認識出来る状況であった。更に、1906年には鉄道国有法が成立しており、その時点では、社会には概念「「楽しみ」のための旅」が発生していたことは間違いがなく、1905年に南新助が日本旅行会を創業し、日本人用の旅行斡旋業を開始している。

明治二十年代の各県の宿屋取締規則においては、宿屋を旅人宿、下宿宿及び木賃宿の三つに分類していた。この規制においては「旅」概念が対象になっており、1899年の行旅病人及行旅死亡人取扱法においても、同様に、字句「行旅」が使用されていることから「旅」が政策対象になっていたことがうかがえる。この場合の政策目的は、主として治安維持である。逆に「「楽しみ」のための旅」を行う者（結果的に家に戻る）を区分して扱う施策はまだ発生していなかったと推測される。「「楽しみ」のための旅」が政策に取り込まれるのは、外客に特化したものではあるが、1912年ジャパン・ツーリスト・ビューローの設置が最初であると記述する研究者が存在する。鉄道院が乗車券の販売を同組織に委託しており、権力行為との関連が認識出来るからであろうが、この場合、字句「旅人」「行旅人」を対象にすると概念が広過ぎる。使用するとすれば「遊覧客」等の字句が用いられたはずであるが、字句「遊覧客」ではなく字句「ツーリスト」が使用された。概念tourist、字句touristに対応する使用法が当時の日本では完全には定まってはいなかったのであろう。

1916年に開催された大隈内閣時の経済調査会では「外客誘致ニ関スル具体案」を検討している。この中でのtourist関連の字句の登場は、「観光外客誘致」「漫遊外客ノ誘致」「遊覧地其ノ他観光施設」等の字句で確認出来るように、字句「ツーリスト」から進化している。

ジャパン・ツーリスト・ビューローが1918年最初の海外の常設案内所を北京に出した時、中国人にも理解可能な名称が必要となった。北京の警察には黙認（注）してもらい「日本国際観光局」の看板を掲示したようである。従ってこの時点においては、外客誘致政策に使用する「「楽しみ」のための旅」概念には字句「観光」が用いられるようになりつつあったと考えてよいのであろう。なお、欧州における外国人観光客誘致機関は1910年に仏国が設置した全国観光局（Office national du tourisme）が最初のものとされ、字句touristeは用いられていなかった。

（注）1901年義和団事件により締結された北京議定書により、日本を含めた欧米列強には北京駐兵権が認められていた。

2　国際観光局の設置

2-1　法令用語としての字句「観光」の確立

国際観光局の英訳は「Board of Tourist Industry」であり、字句tourismを使用しなかった。表２-２は同局が翻訳した欧州の観光学研究書であるが、当時の欧州の研究者もtouristやFremdenverkehr（外国人の往来）をもって論じていたことがうかがえる。

鉄道省の役人の意識には外貨獲得という政策目的がしっくりこなかった。外国人の巾着をねらうという意識があると初代の国際観光局長は正直に述べている。組織名も「帝国日本の文明を世界に示す」という意識で、分かりやすい字句を使用した外客誘致局ではなく国際観光局にしたとする。このことが字句「観光」の語源意識にも影響し、易経の解釈を「輝かしい国の光をしめし賓客を優遇する」とした。その結果、語源の意味とは異なったものとして字句「観光」が使用されるようになっていった。

行政用語が確立するとマスコミを通じて学会等の用語も確立する傾向があるから、1930年前後において「「楽しみ」のための旅」概念が字句「観光」に収斂したと考えられる。聞蔵Ⅱによる朝日新聞縮刷版掲載記事検索結果（表２-３）によれば、字句「遊覧」と比較しても字句「観光」の使用頻度がこの時期に際立って増加している。

しかし、国際観光局設置後においても『ツーリスト案内叢書』にも見られるように、字句「遊覧」と「観光」を明確な認識のもと区分使用しているとはいいがたく、回遊、周遊も含め使用者の判断によるところが多い。当時最も専門家と考えられる鉄道省国際観光局及びジャパン・ツーリスト・ビューローの関係者においても外部への発表文書等から少なからずこのことがうかがえるところであるから、ましてや一般国民においては、遊覧と観光を厳密に使い分ける段階には至っていないと考えることが妥当であろう。このことは今日日常使用される観光、遊覧、周遊、回遊においても同様である。

2-2　字句「国際」の採用

字句「国際」は字句internationalの訳語として定着している。『近代日本語の起源』（孫建軍）によれば、字句「国際」は各国交際というフレーズによる造語である。1872年までの英華辞典には国際は見ら

表２-２　鉄道省が翻訳した観光関係学術研究書

発行年	著者	書名	訳本発行年	国際観光局訳名
1927	Mariotti, A.	Lezioni di Economica Turistica	1934	観光経済学講義
1933	Ogirvie, F. W	The Tourist Movement	1934	ツーリスト移動論
1931	Bormann, A.	Die Lehre vom Fremdenverkehr EinGrundriss	1939	観光学概論
1935	Glücksmann, R.	Fremdenverkehrskunde	1940	観光事業概論
1936	Norval, A.J.	The Tourist Industry	1941	観光事業論

表２-３　朝日新聞記事データベース聞蔵Ⅱにみる「遊覧」と「観光」の出現頻度（件数）

年代	遊覧	観光
1879～1900	235	48
1901～1910	342	644
1911～1920	211	680
1921～1930	153	323
1931～1945	200	1039
1946～1989	258	5492

れず、internationalの説明はinternational lawと強く結びつけられており、国際という用語の由来を究明するには国際法から始める必要があった。英和対訳袖珍辞書にも字句「国際」は見当たらない。international lawはキリスト教国間の共通の法であると書かれた解説書があったことから、中国でも日本でも字句「万国」は避けられていった（『法学の誕生　内田貴』）。

西周は明治三十年代以前に既に、概念「国際」を現代語と同様の意味で使用し、表現は「万国ノ際」「両国ノ際」「諸国ノ際」を用いたが、一般化されていなかった。箕作麟祥は『国際法』で国際を案出し使用したが、辞書における定着はかなり遅かった。1881年東大の学科改正の際「列国交際法」が「国際法」という科目名に改正され、その後「国際法」は一般社会に深く浸透していった。1930年鉄道省に「国際観光局」を設置するとき、国際法を学んだ江木鉄道大臣はすんなり国際が頭に浮かんだであろう。法令概念及び字句としての「観光」の発生は明示的に1930年であるといえる。字句「観光」は、辞書を概観したように、「遊歴」と同様に越境概念に限定されているのか、「遊覧」のように限定されていないかという命題が発生する。その時点で字句「観光」は越境概念に限定されるとする鉄道省事務方の考え方を尊重すれば、国際観光なる用語は饒舌であるが、概念「観光」が越境概念に留まらない状態になってきているのであれば、国際に限定させる意味はあったと考えられる。

2-3　国際観光政策における「国内観光事業」の意味

国際観光局名に字句「国際」を使用することには論議があったが、同時に国内観光事業が認識されることになった。鉄道省の資料では国際観光事業と国内観光事業とを列記しているから、日本人の国内移動に関わるものが観光概念に含まれ始めたと解釈する観光学研究者が存在するのは無理がない。しかし国際観光局が「外客誘致」のために設置された以上、この場合の「国際」観光事業は対外宣伝事業のことをさし、「国内」観光事業は外客のための国内における施設整備等のことをさしていると考える方が適切である。1938年日本観光通信社発行『観光事業の概要』では「第一章　観光事業の意義　一　国内観光事業　二　国際観光事業　三・四・」という構成をとっているが、日本国内事業は、外国人誘致のための観光資源（国立公園、国宝等）の整備、宿泊施設（ホテル）の整備を図るということであり、国際観光事業は「対外観光宣伝」が中心という意味である。具体的には、当時の「国内」観光事業として、外客用のホテル整備は国際観光局の事業であると考えられていたが、国立公園、国宝関係の事業等はそれぞれ内務省、文部省等において実施されることを想定していたと考えられる。この点について『観光教室』（井上萬壽蔵著朝日新聞発行1957年）は「本来は外客誘致事業の別名として生まれた観光事業という言葉は、その後の国内的なものにも用いられるようになった」と解説している。

2-4　内主外従の観光政策の発生

2-4-1　内主外従の地方観光協会

鉄道省国際観光局発行の『外客誘致の話』（1932年）によれば、大正末期から昭和初期にかけて全国で観光機関が急増し1933年にその数が三百二十八件となった。1935年には四百件を超え、全国的連合会が必要であるということから、鉄道省国際観光局所管の全日本観光連盟が設立され、国際観光局から補助金が支給され、地区代表者には二等無賃乗車証が支給されることとなった。外国人への対応が統一されていないと諜報活動等の区分がしづらいことが理由であったから、世相を反映している。建前としては外客誘致ではあるが、外客誘致の為の観光事業の整備は国内事業であり、事実上日本人の遊覧の用にも供されるものであった。外客誘致という国際観光を標榜するものの、内実は内務行政、厚生行政の国民体位向上、国民の保健であった。このことは戦後の地域観光政策にも影響を与えた。

この観光協会とは別に保勝会が各地に設立されていた。1873年内務省設置により名所旧蹟行政は同省の所管となった。1881年に岩倉具視が中心になり、京都や近畿地方の名勝・古蹟を保存しようとする保勝会が作られた。1894年第四回内国博覧会は京都の社寺が拝観料を取って観光化する契機になったとされる。1897年古社寺保存法が制定されたが、この当時の名勝のほとんどは社寺に属していた。1915年には、史蹟名勝天然記念物保存協会が設置され、1919年には史蹟名勝天然記念物保存法が制定された。

1920年代後半、「保存」と「利用（開発）」を両立させた新しい保勝理念が造園家たちを中心に提唱されるようになり、その際に生み出されたのが、新しい字句「風致協会」であった。この「風致協会」は、風致地区制度と強く結び付いているという他の保勝会にはない特徴を有していた。そして、1930年代半ば以降、「風致協会」という字句は全国に広まっていった。

国際観光局設立を契機として各地で陣容が整えられた団体が観光協会を名乗るようになった。地域によっては鉄道省の政策を超えて、国内観光宣伝事業を表に出し始めた。「内主外従」の本音が語られることもあり、観光の概念が拡張していった。

2-4-2　地方行政機関の観光政策の始まり

京都市において1913年京都市主催の大正大礼博開催が決定された際には、字句「来遊客」を使用していた。1930年観光課を設置した際の市議会の発言では「遊覧都市トシテノ真価ヲ発揮スル為ニ観光課ヲ新設」となっていたが、1934年にはキャッチコピー「遊覧都市」を「観光都市」に変更した。

この時期自治体の行政組織の中に字句「観光課」として組み込まれていたものには京都市の他には日光町（1931年）熱海町（1931年）宇治町（1932年４月）奈良市（1933年）神戸市（1934年）等があった。観光協会と比すれば数は少なかったが、観光政策として行政が行うべきことを考えれば、行政組織を肥大化させなかった点では今日よりも常識的であったと考えられる。

東京府では建設局自然公園課において観光行政を所管するとともに、観光事業の振興を図ることを目的として1936年に東京府観光協会が設置された。同協会発行「観光の東京府１号」の中で岸衛東京府観光協会参与は、東京府観光地の施設希望として「施設はその施設はいったい内地客に重点を置くか、または外国人客に対すてその施設を完備線とするか、これが欧米ならばそのごとき区別は必要ないのであるが、外人と著しくその生活状態をことにしている我が国においては、その点実に複雑を極る」（下線は筆者、以下同じ）としたあと、内主外従の本音を記述している。

2-4-3　内主外従時代の社会状況

1933年に日本は1929年の経済水準を回復し、世界に先駆けて景気回復を果たした。管理通貨制度の下、日銀による国債引き受けによって財源をねん出し、農村部にも及ぶ公共事業を積極的に展開し、その結果農村部の所得も確実に増大していた。従って国民は農村部を含めて高橋財政に不満を持っておらず、1936年の選挙結果にも表れていた。二・二六事件の首謀者たちにとって、総選挙の結果は想定外であり、クーデター計画の実行のタイミングが早められたのである。

岡田内閣打倒の政友会が軍部や右翼と結託して、天皇機関説排撃運動を全国で展開した。政府は事態を収めるため、定見なく機関説を禁止した。美濃部攻撃の先頭に立ったのは鈴木政友会総裁であったが、選挙結果はさんさんたる大敗北であり、総裁も落選してしまった。大敗の原因は天皇機関説排撃と国体明徴運動の貫徹を選挙の争点にしようとしたことにあった。朝日新聞はファッショ的風潮に対する国民的反感の表れと分析した。このような記事が二・二六事件の朝日新聞社への乱入行為につながったと三谷太一郎は指摘する（学士会報2018-Ⅳ）。

2-4-4　厚生省設置による字句「厚生」の誕生と字句「レクリエーション」の登場

厚生省の設立は、一般的には国家総動員体制の一環であったと見なされているが、近年の福祉国家研

究は厚生省の設立を「日本の福祉国家体制の歴史的起点であった」と評価するものもある。

1936年ベルリンオリンピックの次期大会として1940年東京オリンピックが決定されたが、これとともに「国際レクリエーション大会」も東京で開催されることになった。報道では当初「レクリエーション大会」を「余暇善用大会」と訳していたが、同時期に設立された厚生省の名称の影響を受け、「レクリエーション」の訳語が字句「厚生」となった（東京朝日新聞朝刊1937年12月）。しかし字句「レクリエーション」「リクリエーション」の戦前の用例は、聞蔵Ⅱによる朝日新聞縮刷版記事検索結果では十三件であり、戦後を含めてレジャーや観光と比較しても用語として普及していなかった。

時局を反映した国民体位向上運動により、地方観光協会等各地においてハイキングを強調するようになっていったことも、国内観光概念にも微妙な影響を与えることとなった。1934年頃から、鉄道省は慰安や保養を主として意図した旅客誘致は微温的であると、国民保健運動を強調してゆくこととなった。とりわけハイキング、聖地を巡る徒歩旅行は「信仰ハイキング」と称された。1938年からは質実剛健旅行を提唱している。国際観光局創立の日を観光国策樹立の記念日として始まっていた観光祭の標語として「挙国一致で邦土美化」が採用されることとなった。使用がはばかられるようになった娯楽等の字句に変わって、字句「厚生」の衣のもとハイキング等を強調するように変化していったのである。

終戦後、戦前のオリンピックの発想等の影響を受け、レクリエーション大会は国民体育大会とともに開催され、レクリエーション・スポーツは文部省所管業務となった。字句「レクリエーション」は国家公務員法において初めて法令用語として使用されたが、「元気回復」という意味で使用された。その後、高度経済成長期に全国総合開発計画及び運輸省において字句「観光・レクリエーション」が再び使用されるようになった。この時点においてはレクリエーションに厚生の字句をあてる発想はなくなっていた。

3　戦後復興期における字句「観光」の使われ方

字句「観光」が、遊覧、巡覧、周遊等が集約された意味の観光に変わるのは、1949年運輸省設置法以降である。1946年９月に陸運監理局長が各地方長官にあてた「遊覧観光自動車事業について」（通達）に観光が使用されているが、これは専ら駐留軍将兵向けの観光バスを指していた。戦前から訪日外客に観光を用いてきた名残である。1950年に一般乗合及び一般貸切旅客自動車の免許基準が大幅に緩和されたが、「観光事業の重要性に名をかり、不健全な遊覧、行楽に貴重な燃料を消費しない」という条件が付けられていた。このことは「観光」を冠したバス会社が数多く設立されたことが背景にあり、観光が今日的意味で使用されるようになっていたことを表す。字句「観光」が国内、国際を区別せず使用されるようになったのは、占領政策の終了時期、つまり日本人の国内観光が活発化する頃からである。

4　観光基本法と字句「観光」

1963年に自由民主党、社会党及び民社党の三党共同の議員提案により旧観光基本法が制定された。教育基本法（1947）、原子力基本法（1955）のあと、農業基本法、災害対策基本法が1961年に内閣提案により制定されており、旧観光基本法は五番目の基本法であった。この旧観光基本法は規範性に乏しく、議員提案によるものとなった。

法治国家において規範性を必要とする法令用語は、概念の明確化が求められる。旧観光基本法の制定に際し、法案作成の事務作業をした衆議院法制局では、観光の法的定義を試みたものの困難であると断

念した。観光概念は世間で使われているものと同じ意味であるとした（運輸省観光局監修『観光基本法解説』）。定義は必要性があって行うものであるから、必要性論議が進展しなかったのである。原子力基本法は原子力の定義を精緻に行っているが、それは取り扱いに他と区別される効果があるからである。現在の旅券法はその法的効果から、外交、公用及び一般の旅券に区分し、観光を特別にカテゴリー化しない。その理由は旅券法では観光とビジネス概念を区別する必要がないと判断されているからである。

旧観光基本法を基本法としてその後制定された法律は観光財団抵当法一例にとどまり、指針性を持つとされる基本法としての役割が発揮されることはほとんどなかった。

旧観光基本法が制定された時代背景には、1964年東京オリンピックの開催、日本人海外旅行の自由化に代表される高度経済成長がある。その後の国際収支の改善とともに、観光基本法の最も重要な政策理念である外貨獲得のための外客誘致理念は実質消滅した。

旧観光基本法は第一条において、国の観光に関する政策の目標は、「観光が、国際収支の改善及び外国との経済文化の交流の促進と、国民の保健の増進、勤労意欲の増進及び教養の向上とに貢献する」と規定するものの、実際の施策は、1963年のOECD加盟に伴う外国為替の規制緩和による海外旅行の自由化が開始され、外貨獲得と正反対の施策が実施され始めた時期でもあった。

旧観光基本法の最大の問題点は、制定当時例文既定のように思われていた中央集権規定「地方公共団体は、国の施策に準じて施策を講ずるように努めなければならない」（第三条）を取り入れたことである。しかし観光は地域の個性の発揮であり、大きな矛盾を抱える規定であった。このことに気付いていた佐伯宗義は観光基本法の制定に反対の意向を漏らしていた（『月刊観光』1965年５月号）。

5　国内観光政策の本格化とその後の変化

5-1　余暇、レクリエーションによる国内観光政策の展開

戦後、字句「観光」は厚生行政、文部行政文書に登場することはなかった。運輸省所管事務の「運輸に関連する観光」と対比される形で、厚生行政においては国民宿舎等に具体化されるソーシャル・ツーリズム、文部行政においてはレクリエーション・スポーツ（体育）が戦前を引きずる形で強調されることとなり、戦後初期に成立した文部省所管の社会教育法、博物館法、公民館法、図書館法においては法令上字句「レクリエーション」が使用されることとなった。

字句「観光」を使用した形での国内政策が省庁横断的に展開されなかった事情として、55年体制下において「休日問題」が観光基本法の対象外とされたこと、厚生省所管の旅館業法のもと国際観光ホテル整備法が運輸省所管とされ二重行政が実施されたうえに、外客目的の為の国際観光旅館にほとんど外客が宿泊せず形骸化していたこと、その一方で公共の宿等の廉価な宿泊施設と民間宿泊施設に緊張関係があったことが考えられる。総合保養地域整備法（リゾート法）は、この点では、省庁横断の総合的余暇政策として初めて法制度化されたものであり評価すべきであった。しかし、地域観光政策研究者はマスコミに迎合した批判的評価を行うものが多かった。戦前、戦中、戦後を連続してとらまえる見方が普及していなかったからであろう。リゾート法が持つ最大の問題点も、佐伯宗義が中央集権的規定を持った旧観光基本法の制定に反対したように、観光は地域の個性の発揮であり、権力行為をもって格差を是正しようとする政策というものとは内部不協和の部分があることであった。

5-2　厚生省に見る国内観光行政

戦前、国内観光行政は建前として存在しなかった。しかし国際観光局の設立に伴い、各地に観光協会

が設立されると、自治体ベースでの国内観光行政が実施されるようになっていくのは必然であった。問題点は、前述のように外客（西洋）用の観光事業と日本人用の観光事業が当時の生活様式の違いを反映して相当程度異なるところから、建前と本音を使い分けることが難しかったことである。

厚生省の行政は、内務行政の一環であり、その字句「厚生」がレクリエーションの訳語として用いられることは、国内観光事業が厚生省行政の中でも進められることをも意味していた。国立公園行政や温泉行政、宿泊行政等がその典型であった。しかし観光として正式に認知出来るまでには至らないうちに戦時体制が強化され、ハイキング、厚生、保健、休養等の字句を超えてまでには観光は使用されることはなかった。また、東京都に代表されるように、自治体の観光行政主管課が旧内務省系等の組織に属していたことも、外客誘致を所管する国際観光局とはずれを生じさせていた。この影響は、戦後も継続し、厚生省に関連する行政において、字句「観光」が法令等の厚生行政文書に登場することはなく、「ソーシャル・ツーリズム」等に代表される用例が登場したのではないかと思われる

5-3　1971年旅行業法の制定によるアウトバウンド政策の開始

日本人海外旅行者数が訪日外客数を上回った1971年、旅行あつ旋業法が旅行業法に改正されることにより、規範性の強い観光政策は、外国人観光客対策から日本人海外旅行者対策へと具体的施策がシフトした。幾度かの旅行業法改正により、日本人の海外旅行対策が強化されるとともに、外務省の領事行政も充実強化された。円高対策もあり、1987年には外貨減らしを目的とする日本人海外旅行者の数を五百万人から一千万人に倍増する計画（テンミリオン計画（注））が実施された。法律を改正して国際観光振興会のアウトバウンド業務も開始されたが、行政改革の批判の中で再び、削除されることとなった。税金を使用してまで海外領事事務と二重に行う必要はないと判断されたのである。

（注）当初の計画略称名案はゴー・アブロード・テンミリオンであったが、橋本龍太郎運輸大臣の判断で短くなった。

5-4　国内観光法令における字句「観光」の忌避

農林水産行政においては、1994年に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成立し、同法において「農山漁村滞在型余暇活動」を定義付けしている。同様に2002年に制定された沖縄振興特別措置法は、環境保全型自然体験活動（同法三条五号において「その参加者が、地域の自然環境について知識を有する者から案内又は助言を受け、当該地域の自然環境の保全に配慮しつつ当該地域の自然と触れ合い、これに対する理解を深めるための活動」と定義される）について規定している。両者とも見事なぐらいに字句「観光」を忌避して造語している。この姿勢は、省庁の枠を超えた総合法である総合保養地域整備法に対する姿勢からも見られ、俗称もリゾート法であった。同法は、自民党と社会党による55年体制の下ではそれまで取り扱われなかった休暇制度も含めた総合的な政策の一環として実施され、「国民が余暇等を利用して」「滞在しつつ行う」「スポーツ、レクリエーション、教養文化活動、休養、集会等の多様な活動」に資するための総合的な機能の整備を促進することを目的としたものとして、単なるキャンペーンではなく、地域「観光」概念に関する初めての総合的な具体的政策（権力行為）の展開が規定されたが、地域観光政策研究者には、同法の持つ制度的認識に欠如する者が存在し、結果において金融政策、環境政策面での否定的評価が強調され、統合的な国内観光政策面での評価研究が行われなかった。この結果、国内観光政策の研究が遅れる原因となった。同法では、字句「観光」は「観光業の健全な発展に配慮」という表現にしか現れていないが、字句「観光」が強調されなかったことが、皮肉なことに小泉内閣の観光政策の展開には幸いした。

6　中央省庁改革法及び観光立国推進基本法による字句「観光」の本格的認知

6-1　正式認知された字句「観光」

旧運輸省設置法の所掌事務には「運輸に関連する観光」と「運輸に関連する」という限定が付されていた。しかし字句「観光」が実定法において使用されることは少なかった。規範性を必要とする観光施策が少なく、旅行あつせん業法、旅行業法等観光に限定されない「旅行」に関する施策が展開されたからである。

2001年中央省庁改革法により国土交通省が設置され「観光地及び観光施設の改善その他観光の振興に関すること」が国土交通省の所掌事務とされ、「運輸に関連する」という限定が外された。しかし概念「観光」が字句「観光」をもって、しかも国内観光も含めた内外無差別のものとして省庁の垣根を越えて政府全体で使用されるようになるのは、2003年の自由民主党総裁小泉純一郎と保守新党代表二階俊博の間における政策合意事項に観光立国・観光立県を実現することが含まれたことを契機としてからである。

旧観光基本法においては字句「遊覧」、「観光」が併用されていたが、観光立国推進基本法においては字句「観光」に完全に整理されることとなった。法令での字句「遊覧」の使用は1995年海上運送法の改正により廃止された「遊覧旅客不定期航路事業」の経過措置規定等に残っている程度であり、字句「観光」に収斂されたといえる。

その一方で、概念「観光」に関する科学的論議が観光学研究者間で進展しない中、字句「観光」を忌避する傾向が観光学研究者の間で蔓延し始め、逆に安易にツーリズムが使用されることとなった。

6-2　法律における字句「ツーリズム」の登場と基本法の指針性

2007年にエコ・ツーリズム推進法が制定された。同法二条において「自然観光資源」とは「動植物の生息地又は生育地その他の自然環境に係る観光資源」「自然環境と密接な関連を有する風俗慣習その他の伝統的な生活文化に係る観光資源」の定義のもとに、「エコ・ツーリズム」とは「観光旅行者が、自然観光資源について知識を有する者から案内又は助言を受け、当該自然観光資源の保護に配慮しつつ当該自然観光資源と触れ合い、これに関する知識及び理解を深めるための活動をいう」と規定する。エコ・ツーリズム概念が観光資源及び観光旅行者といずれも字句「観光」を用いており、法令としては字句「ツーリズム」の造語を回避して字句「環境保全型観光活動」等の採用が考えられなかったのかと思われる。いったん字句「ツーリズム」の使用例が出現すると、生物多様性基本法（2008年）等のように用例が増加するが、概念が不明確であり規範力の弱い規定にしか採用されていない。

「観光」概念のあいまいさによる法律としての指針性、規範性が欠如するという旧観光基本法が抱えていた問題点は、字句「ツーリズム」の法令への採用により、観光立国推進基本法において更に拍車をかけるものとなった。

第４節　新聞記事に見る字句「観光」「ツーリスト」「ツーリズム」

朝日新聞に使用された字句「観光」を、検索システム聞蔵Ⅱにより新聞創刊初期の頃の記事を検索した結果、字句「観光」は、当初は観光丸、観光社、観光寺といった固有名詞に使用され、1893年に初めて普通名詞として使用された。

聞蔵Ⅱから判断すると、世の中で一般的に字句「観光」が普通名詞として使用される場合には、越境概念を内包するという常識があったと推測出来る。圧倒的に国境を超える用例が多く、日本人の国内移

動に関わるものは例外的であるからである。言葉は徐々に変化してゆくから、誤用等から始まり次第に市民権を得てゆくことは十分に考えられる。国内移動についてジョークも交えて「外遊」というニュアンスを持つ「観光」という言葉を使用することは自然であり、むしろそのほうが一般的で、戦後復興期にいきなり日本人の国内行動を含めることとして使用が始まったわけではないのであろう。

戦前期の「ツーリスト」の用例については、「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」に関するもののみであった。「ツーリズム」の用例は、新聞発行時（読売1874年、朝日1879年）から戦前期においては皆無であった。昭和戦後期の用例も、読売新聞においては1962年１月21日朝刊における「ソーシャル・ツーリズム」及び1964年４月10日朝刊における「産業観光（テクニカル・ツーリズム）」の２件だけであり、朝日新聞（縮刷版掲載記事）も戦後昭和期の用例は５件であり、海外旅行が中心であった。読売新聞の平成期における用例においても、2000年までの「ツーリズム」の用例は244件であり「観光」と比較しても極めて少ない。増加するのは二十一世紀に入ってからであり、2001年から2010年までの用例は2,565件、2011年から2016年までの用例1,108件となっている。観光学研究者が好む「ツーリズム」が使用されるのは、新聞記事検索によれば、極めて近年の現象なのである。ちなみに「観光」のヒット数は2011年以降だけでも六万件を超えている。この傾向は朝日新聞でも同様であった。

以上のことから字句「ツーリズム」が社会一般に使用されるようになるのは二十一世紀に入り小泉総理が観光を唱え始めてからのことであり、しかも字句「観光」の使用が高まるとともに高まってきたと判断される。

聞蔵Ⅱ及びヨミダス（読売新聞）を用いた戦前の新聞記事検索結果において、日本人の国内移動に字句「観光」の使用される例が国際移動に比べて圧倒的に少ない理由としては「観光」概念に国内移動が含まれていなかったと考えられるからであるが、そのほかには、日本人の国内観光活動が極めて少なかったこと、国際に関わるもののニュースバリューが高く記事になりやすかったこと、更には日本人の国内移動は当たり前過ぎて記事にしにくかったことが考えられる。定量分析等を用いた科学的な立証が必要である。

第５節　「観光」語源論と命名論の決着

酒井邦嘉は「単語と意味の関係は極めて恣意的で、必然的な法則性はない。語源論を追い求めても、科学にはならない」とする（『言語の脳科学』）。チョムスキーによれば、意味や概念の学習は後天的なものであり、単語と意味のつながりは連想に基づくもの、その連想関係は偶然的であるから、観光とtourismも説明できないのである。

１　易経と易経に現れる字句「観光」

観象授時の暦の時代には、農業を行う基準に過ぎなかった暦は、正統の証として機能するようになった。歴史記録は文字によって残されたわけだが、文字が呪術の道具であるということは、その文字の表す内容が神界・魔界・霊界との交渉を記したものであって、うそ偽りが記されることはなかったということを意味する。従って、文字は神話と歴史との接点に立った。観光の語源が求められる「易経」も王が文字を独占していた時代のものである。

易の仕組みからすれば、「六四　観国之光　利用賓干王」の「観」の意味は六四（大臣の位）が九五（剛健中正の徳ある王者）を「仰ぎ見る」ということである。現代流解釈ならアウトバウンド（見にゆく）であると解釈することが素直だが、多くの解説書では観光はインバウンド（見せる）にまで拡大して記述

している。例えば『新観光学概論』（ミネルバ書房1994年）は、受入国の側から見れば国威発揚の意味を有したものであると記述している。日本国際観光学会監修『観光学大事典』（木楽舎2007年）も同様である。『易』（本田済著朝日選書1997年）は「卦辞の観はしめすの意で去声に読むが、爻辞の観は平声、みるである。卦辞は九五の側から発言しているので、各爻からいえば、九五をみるのである」と記述するが、『新漢和大辞典』（学習研究社1978年）は「観光は①よその土地の文化・風俗・風景などを見物してまわる。②国威を外にしめす。「易経」観卦の「観国之光、利用賓干王＝国の光を観しめす、もつて王に賓たるに利よろし」から」と記述しているから、新漢和辞典をもとに理解をしている観光学研究者がいるのかもしれない。いずれにしろ孫引きする場合でも、原典にあたって出典を明示しないと混乱が拡大する。

2　命名論

法令用語、行政組織名としての字句「観光」は、勅令による国際観光局名の実質上の命名者である鉄道省（形式的には内閣）が易経から引用したとするのであれば、易経が語源である。このことは内閣が定める元号と同じである。他に説明可能な文献があるにしても、子供の名前と同じで命名者の意図が優先し、議論をしても仕方がない。世間で使われている字句「観光」の語源については複数存在してもかまわないが、新聞記事における普通名詞「観光」の使用頻度から推測する限り、政府（鉄道省）が法令に「観光」を使用した影響が、一般社会に大きく及んだと推測出来る。ただし、現在使用されている「観光」概念である「「楽しみ」のための旅」を表現するものとしての字句「観光」になると、語源というよりも、字句と概念の遭遇及びその後の発展現象と考えるべきである。字句「観光」は概念以前に使用されていたものであり、新たに造語されたわけではなく、その概念も時期を追うごとに変化、発展しているからである。

鉄道省の影響を受けて、多くの解説書は観光の語源を易経に求めるが、字句「観光」そのものは易経の「観」の卦辞にも爻辞にも存在しない。白川静の『字統』には、観国という字句は出ているが観光は出ていない。如何なる経緯から観国ではなく観光が造語されたのかを原典にあたり論じるものが少ない。

第６節　概念「観光」から概念「人流」への進化

これまで概念「観光」の中心には、人が非日常体験を求める移動があるとしてきた。商品としての個々の観光資源販売者の立場からは、場合によっては無理やりにでも移動してもらうことが望ましいことになる。経済学はこれを、市場原理を使って資源の有効活用の観点を使用して解決方法を提示してきた。

Covid-19の対処にあたってStay at home, Social distancing, Lockdown、海外渡航制限等が講じられた。essentialな移動を除き、人と人の接触や人の移動が規制され、「「楽しみ」のための旅」はessentialな移動とは認識されず、観光産業活動への影響も大きくなったのである。

第一次、二次石油危機時の交通論議では、不要不急の交通は抑制し、通勤通学等のための公共交通を優先する論議が中心で行われたが、Covid-19対応では、鉄道、バス・タクシー等の公共交通機関による移動が抑制され、病院検査等のための移動はマイカー等の使用に制限され、在宅勤務等が奨励された。その結果、Covid-19は観光学研究者に対して、無理やり移動させないことも研究対象に含めて研究するべきではないかという命題を突き付けることになった。しかしながらプログラムを人の移動とする立場

では、観光学の自殺行為につながり、観光資源（観光対象）が宙に浮いてしまう。

物流学（physical logistics）は単なる貨物輸送論、倉庫論とは異なり、利用者である発着荷主の立場から、モノの移動だけではなく効率的な在庫管理等を含めたロジスティックスを研究対象にして発展している。無駄な輸送、在庫はむしろ排除するための科学になっている。物流政策も利用者ニーズに適合した物流サービスを効率的に提供することを目的とする。

このことを、人流学に置き換えて考えるとすると、人流学とは「利用者ニーズに適合した利用者の位置の選択サービスを効率的に提供する」ことを研究する学問ということになる。

観光という商品の販売の立場から離れ、観光客の立場から、在宅、移動、滞在等全体の時間管理を考えるものとして研究対象をとらえれば、移動を必須のものと考える必要はない。当然、疫病、災害等のリスク管理も含まれてくる。限られた時間をいかに有効に使用して、在宅、宿泊施設等自己の位置を選択するかを考えるのである。従って、必ずしも移動を伴わない人流概念が中心に据えられ、地域創生といった「住居」にこだわる概念の重要性も変化するのである。

成果メディアを生活の質とすれば、プログラムは自己の位置情報、二価値コードは満足／不満足となる。限られた時間をいかに効率よく活用出来るかという時間管理が研究対象の中心となる。移動を省力化して楽しみを拡大させるオンライン観光も研究対象に入ってくるから、在庫概念を取り込んだ「物流」概念と同様に「人流」が中心概念となるのである。物流学（science of physical logistics）では、輸送・保管の対象になる貨物の使用は荷主サイドのissueであるが、人流学（science of human logistics）ではtouristの「楽しみ」が範疇に含まれるから、その分大掛かりなものである。脳の中の反応の客観化が必須なのである。なお出張等のいわゆる業務移動の場合には、touristとしてではなく、travelerとして移動することになる。移動費用等は事業主が負担するから、physical logisticsと同じ構造になる。出勤するか在宅勤務するかは事業主の選択によることになる。疫病対策時においては、法律に基づき政策的な強制等が行われるということになるのである。

第７節　観光と観光学

日本学術会議は「大学教育の分野別質保証のための教育課程編成上の参照基準」を報告し、主要分野の学問の定義を行っている。例えば、法学は法を対象とする学問としている。これに対して、医学の定義は、人体の構造と機能を解明し、精神的・肉体的疾病の診断・治療・予防などについて科学的に研究する学問で、人の健康の維持・増進が目的であるとし、その概念が具体的に記述されるのは、医事法等が存在し規範性が強く求められるからであろう。

学校教育法八十三条は「大学は、学術の中心として、広く知識を授けるとともに、深く専門の学芸を教授研究し、知的、道徳的及び応用的能力を展開させることを目的とする」と規定し、教育機関であるとともに研究機関である。従って、観光学研究者によって観光に関する概念に関わる見解が異なっていても、その違いを論議・研究し、その成果を学生に教授することが大学における教育となる。

観光学にあっては、観光経済学と観光政策学とでは、必要とする観光概念が異なり（図２-１）、日本学術会議の参照基準では観光学の定義はなされていない。法学の定義を参考に行うとすれば「観光学とは観光を対象とする学問」となるが、この定義は同義反復であり、結局「観光学」ではなく概念「観光」の定義に戻ってしまう。それにもかかわらず字句「観光学」は存在し、「観光学入門書に見る観光学の変遷」（有馬貴之著「三十四回日本観光研究学会全国大会論文集」2019年12月）において、二十九冊の観

光学概論の分析がなされたところ「共通的な基礎知識や理論はあいまいなまま存在」しており、「取り扱いが比較的多いものが観光政策である」と記述している。法治国家における政策は法制度等による規範性が求められ、比較的概念が明確にされているから、観光学入門書で取り上げられやすいのである。

第３編

観光政策

～権力行為の対象としての観光を考える～

第１節　観光政策の考え方

第２節　戦前の日本の人流・観光政策

第３節　戦後の国内観光政策の変遷

第４節　人流・観光と税

第５節　人流・観光と危機管理

第６節　政策遂行上必要とされる客観的観光・人流指標

第７節　各地で展開されている国際観光政策

第８節　地域観光政策とその意味

第９節　国際人流政策
～外国人観光客と外国人労働者～

第３編　観光政策
～権力行為の対象としての観光を考える～

字句「観光政策」は観光基本法により観光政策審議会の名称として初めて用いられたものの、観光政策に関する概念規定は設けられなかった。同審議会の前身である従来の総理府設置法に規定されていた観光事業審議会の設置の趣旨（1948年６月１日閣議了解）では「外貨を獲得して経済を復興するためにも、観光事業を振興することは極めて緊要である。しかるに観光事業の現状をみるに、未だこれに関する基本国策が確立せられず、統一的方針と総合的計画を欠き、観光事業の振興上支障が少なくない。よって内閣に、民間各方面の権威者で組織する審議会を設置し、観光事業に関する基本計画その他、重要事項を調査審議せしめ、その結果に基づき、基本的な観光国策を樹立し、その強力にして円滑な遂行を期せんとするものである」とし、観光基本法制定の趣旨のもととなる記述が見られる。この観光政策審議会は、2001年国土交通省の設置により、交通政策審議会に吸収され、観光立国推進基本法の規定により同審議会の権限に属させられた事項の処理をすることとなっている。なお、自治体は東京都をはじめ従来の観光事業審議会の名称を使用するものが多い。

第１節　観光政策の考え方

１　観光「政策」とは何か

政策とは政府、政党等の施政上の方針や方策のことをいい、何らかの価値観と利害に基づいた提案と理解される。法治国家における政策の実施には法制度の存在を前提とするから（「法律による行政の原理」）、政策論は権力行為（税、刑罰等）を背景にした制度論にもなる。観光立国推進基本法が基本法として存在するから、政府及び地方公共団体の実施する観光政策は同基本法に基づき行われることになる。ただし、同基本法によれば、地方公共団体の行う観光政策は中央政府の政策とは一致しなくてもかまわない。

産業政策に関して、貝塚啓明東京大学名誉教授（1934年～2016年）は「強いて筆者に産業政策の定義を求められたとするならば」、「産業政策とは通産省が行う政策である」と表現していた。この表現を借りれば、観光政策とは観光庁が行う政策ということになる。しかし規範性のある観光政策は、航空、鉄道、道路、船舶行政等国土交通省本体に関わるものは勿論のこと、財政・税制行政（財務省、総務省）、文化財行政・スポーツ・レクリエーション行政（文部科学省）、旅館・レストラン行政（厚生労働省）、自然公園行政・温泉行政（環境省）等他省庁が行うもののウェイトが大きく、単純ではない。

「観光」に関わる政策論を展開するためには、実態把握からすぐさま政策論へと論理を展開するのではなく、把握された実態を構造的に説明する論理が必要である。しかしながら、実態把握も十分になされず、従って構造的説明も十分に行われない中、政策論を展開することは困難である。逆説的であるが、政策の具体化である外形的な制度を把握する中」で、「観光」の構造的説明を行わざるを得ない状況にある（『観光政策論』　日本観光学研究学会発行　寺前秀一編）。現行制度の外形的な構造の把握の結果、日常と非日常の相対化が起きており、観光概念ではなく人流概念をもって説明をすることがより合理的で

あると考えている（寺前秀一『観光政策学』）。2020年に発生したCovid-19に関する日本政府のHPでも「人流」を使用し始めている。

2　観光学研究者に見られる認識

2-1　審議会答申

1995年の観光政策審議会答申において「観光」を「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行うさまざまな活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」と定義する（注）。観光学研究者の中には、これをもって、唯一の公的な定義として引用する者が多い。「触れ合い、学び、遊ぶ」は『論語』（学而時習之、不亦説乎。有朋自遠方来、不亦楽乎。）が教える「説び」「楽しみ」と置き換えても同義であるが、両者とも抽象的であり、親戚・知人訪問、避暑・避寒、保養・休養、スポーツ、レクリエーション、教養文化活動、余暇活動、自然体験活動、修学旅行、視察、学会・集会参加、留学、巡礼、墓参、治療等が該当すると考えられる。当該答申は総理府（当時）担当大臣に対するものであり、同大臣（現在は国土交通大臣）は諮問機関からの答申を尊重する義務はあるものの従う義務はなく、財務大臣等の他行政機関を拘束するものではない。個別行政機関に対する「公的」答申には、自動車関係諸税に関するもの等政策目的の違いから相互に矛盾するものが存在する。観光学研究者にはこの法令的、行政的な認識が求められる。

観光の定義はその必要性を前提に定められなければ、規範性は確保できない。国土交通大臣等の行政機関に対するものであれば「観光政策」概念の定義を作成するべきであり、ビジネス活動のため議論するのであれば「観光事業」の概念を定義するべきであり、両者がそれぞれ使用する字句「観光」の概念が同じでなければならない必然性はない。また、観光政策をpolicy for touristと考える場合は、行旅病人及行旅死亡人取扱法が規定している市町村の責務や旧旅行あつ旋業法が規定していた訪日米人等の保護が具体的な施策としてあげられ、policy for tourismと考える場合は、国際観光ホテル整備法が規定する税制上の措置等が具体的な施策としてあげられる。

（注）1969年答申では「自己の自由時間（＝余暇）の中で、鑑賞、知識、体験、活動、休養、参加、精神の鼓舞等、生活の変化を求める人間の基本的欲求を充足するための行為（＝レクリエーション）のうち、日常生活圏を離れて異なった自然、文化等の環境のもとで行おうとする一連の行動をいう。」とし、戦前の厚生（レクリエーション）の名残がみられる。この答申について西川亮が「1969年観光政策審議会専門委員会による「観光」の定義創出プロセス」（34回日本観光研究学会全国大会学術論文集（2019年12月）p.13-16）で解説している。

2-2　DMO（旅行目的地管理機構）

観光庁がDMOを活用して政策展開を図っている。このことはまさに観光庁にとって政策の実施に該当するが、その場合には必ず根拠法令なり予算措置がある。観光学研究者の解説の中にDMO自体が政策実施主体であるような記述が見られるが、DMOは政策を行う主体ではない。各地に存在する観光協会等と同様に民間法人として、観光庁が予算等を通じて政策を行う場合の対象者として反射的行為を行っているのである。反射的行為を行っているから、中央集権的になりがちであり、佐伯宗義が主張したように、地域の個性を発揮させるためには、少なくとも地域の自主財源を用いなければならないであろう。なお、観光庁の説明書にDMO登録制度が記述されているが、講学上の登録行為は法律を必要とする。商工会議所等と異なりDMOを規律する法令は存在しないから、誤解を招きやすい。

3　観光立国推進基本法　～外客数を課題とする特異な立法例～

国の観光に関する基本的な方針を定めたものが観光立国推進基本法である。政府の定める観光関係の諸計画はこの法律に従って行われる実施計画ということになる。この観光立国推進基本法は1963年に制定された観光基本法を全面改正して制定された。1967年に国際観光年記念行事協力会が発行した『観光と観光事業』の中で「観光基本法の趣旨を体する幾多の子供が生まれ出なければならない」との記述があるが、旧観光基本法の子法は観光施設財団抵当法だけであった。

旧観光基本法では、地方自治体は国の観光政策に従う義務を規定し、中央集権的であった。観光立国推進基本法では「地方公共団体の区域の特性を活かした自主的な施策を策定し、及び実施する」と、地方自治を尊重する理念を掲げている点において、画期的である。

観光立国推進基本法によれば、国が観光立国推進基本計画を策定し、観光立国の実現に関しては、国の他の計画はこの観光立国推進基本計画を基本としなければならない。地方公共団体の観光計画との関係では直接規定が設定されず、環境基本法と同じシステムをとっており、地域の個性を重視する観光政策の思想からするとバランスが取れている。

2007年にエコ・ツーリズム推進法が制定された。同法は、法律名に観光が使用されないこともさることながら、観光立国推進基本法との関係性について触れられていない。結果的に同基本法の指針性に関して問題が提起されることとなってしまった。

4　観光政策としての休暇等の余暇時間

休暇問題が労働問題と表裏一体と考えられていた55年体制の時代は、自民党と社会党の妥協の結果、休暇問題は観光基本法の対象外とされていた。観光概念及び余暇時間と労働基準法の関係等に、観光学研究者の関心が薄いのもこのことが影響している。現在は祝日三連休化が超党派で推進される時代に変化し、休日数は内需拡大の総合政策として中曽根内閣時代に実施されたから、国際的に遜色がない。

休日や休暇は、仕事の仕方、教育の仕方、保育の仕方等を、つまり生活の仕方を考えなければ議論が進まない。過労死が問題視されるように、政策として休暇を考えるのではなく、政策として先ず働き方を考えるべき問題である。在宅勤務、整理解雇等が拡大するとすれば、観光政策もそれに合わせて考えてゆくことになる。また、訪日外国人旅行者の増加に伴い、旧正月等と合わせて観光と休日問題を考えなければならなくなった。

さらには、観光政策審議会等が規定する「余暇時間」概念について、年金生活者、学生、自営業者等労働基準法の対象に当たらない層には余暇時間自体を区分する意味がなくなってきており、従来の観光概念で論じることの意味合いが変化してきている。

5　よそ者施策と在地・在宅娯楽

古代から治安維持及び軋轢防止等の観点からよそ者である旅人規制が実施されている。旅芸人等は政策的に特別扱いされて各地を移動し、農村社会に娯楽を提供する役割があった。Covid-19の影響により在宅娯楽が推奨されているが、鉄道等が普及するまでは、ほとんどの人は在地・在宅娯楽に近い状態であったのである。

よそ者対応として、世界の有名観光地にはツーリスト・ポリスが設けられている。ツーリストが情報

に疎いよそ者であることからくる対応であり、観光・道案内の便宜を図ったり、観光客の安全確保を図ったりするほか、観光客に関する犯罪捜査を行ったりする機関として設けられている。日本では交番勤務の警察官への語学研修施策で対応されている。

第２節　戦前の日本の人流・観光政策

1　鉄道敷設

明治維新後の最大の人流政策の課題は鉄道敷設であり、早くも明治維新から五年目に鉄道敷設を決定している。これには民部省改正掛が大きく関与し築地梁山泊とも呼ばれた。外国人がロンドンで債券を発行しそれに上乗せして日本に資金提供しようとしていたから、反対論も出たが、築地梁山泊では推進を建議した。

2　旅行者の保護規定の制定

江戸期の往来手形の思想は、行き倒れが出た時はその村が面倒を見るということであった。1771年の往来手形には「若し行き暮れ候わば御一宿仰せつけられ下さるべく候」「万一病死仕り候わば此方へ御附け届に及び申さず候」「其御所の御作法に御執行成され下さるべく候」の文言が見られる。1735年の幕府の法令の定めに従っているからであるが、この第二項は実際の運用では無視されていた（『伊勢詣と江戸の旅』）。

1899年行旅病人及行旅死亡人取扱法が制定された。この規定が存在するからか、川端康成の『伊豆の踊子』には「物乞い、旅芸人村に入るべからず」の看板が描写されている。

現在の横浜市の行旅病人及行旅死亡人取扱法施行細則では、「第２条　行旅病人若しくはその同伴者又は行旅死亡人の同伴者の救護及び行旅死亡人の取扱いに要する費用については、生活保護法第８条の規定による保護の基準を準用する。」「２　被救護者の救護及び行旅死亡人の取扱いに要する費用が、前項の保護の基準に規定されていないものであるときは、その実費をもって当該救護及び取扱いに要する費用とする。」「第３条　市長は、被救護者を救護したとき、又は行旅死亡人を取り扱ったときは、被救護者の扶養義務者若しくは同居の親族又は行旅死亡人の相続人、扶養義務者若しくは同居の親族に対し、引取通知書により通知をしなければならない。この場合において、市長は、救護（死亡取扱）調書及び診断書又は検視調書を当該引取通知書に添付するものとする。」「第４条　市長は、被救護者及び行旅死亡人が外国人である場合には、その所属国の領事に対し通知を行い、引取り等について協力を求めるものとする」「第８条　被救護者の救護及び行旅死亡人の取扱いに要する費用を被救護者若しくは被救護者の扶養義務者又は行旅死亡人の相続人若しくは扶養義務者から徴収しようとするときは、救護（仮埋葬）費請求書によるものとする。」となっている。

身元不明の外国人観光客を救護した場合、この規定により措置されることとなっており、極めて規範性の高い、観光客を含むよそ者施策であることを認識しておくべきである。

3　外貨獲得のための観光政策の開始

日本の観光政策の展開は、帝国日本の国威発揚、軍備増強等のための外貨獲得の目的から出発している。日露戦争では戦費の四割近くを外債に依存した結果、外債元利支払いのため外債を新規に発行する状態に陥った（注）。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のもと、1929年に国宝保存法を制定し、1930年４月には鉄道省に国際観光局、５月には商工省（1925年に農商務省から分離されて設置された）に貿易局を設置し、1931年には国立公園法を制定した。その他戦前の観光に関する法制度としては、交通・運輸法を別にすれば、史跡名勝天然記念物保存法（1919年）、重要美術品等の保存に関する法律（1933年）等が制定されたほか、温泉、宿屋等が都道府県令により取り締まられていた。

外貨獲得政策という総論には誰も反対はしなかったが、海外観光宣伝費用の負担をどこの役所がするのかという各論になると議論が収まらなかった。江木翼鉄道大臣は浜口雄幸内閣の重要人物であり、結局当時唯一黒字の帝国鉄道会計が引き受けることになり、鉄道省の実行予算を持ってスタートした。役人の俸給削減で鉄道省も職員全員が辞表を提出するといった騒動の時であったから、江木大臣は寿命を縮めたと言われている。

（注）明治政府は日露戦争の戦勝記念として賠償金を当て込み1912年に東京での「日本大博覧会」開催を決定したが、ロシアから賠償金がとれなかったことから幻に終わっている（『皇紀・万博・オリンピック―皇室ブランドと経済発展　古川隆久』）。明治天皇死去ののち、日本大博覧会の予定地は、（明治）神宮へと生まれ変わった（『明治神宮の出現　山口輝臣』）。

4　1930年代の観光政策の動向と戦費調達税制

国際観光局が設置された1930年はロンドン海軍軍縮条約締結時でもあり、1931年には満州事変が発生し、満州国を世界に見せる政策も観光政策の重要項目であった。その一方、1927年から始まった昭和金融恐慌、1929年からの世界恐慌は、その後高橋是清が実施したリフレ政策（1931年～1936年）の効果が表れ始め、国際観光収入も増加し始めた。

政府の観光政策を活用する姿勢は南洋群島の軍政において既に採られていた。親日感情醸成手段の一環として南洋群島の首長や実力者を主たる構成員として内地観光団が企画・実施されていた。鉄道省においては温泉法、観光事業法制定の検討はなされたが、独仏のような基本的観光法は制定されていなかった。このため、1940年１月国際観光局の諮問機関である国際観光委員会の答申において、観光事業の所管を鉄道省にすること、国立公園、ホテル等に対する国の助成、観光協会等観光機関の組織内容の充実の三項目達成のため、適切な法令の制定とする提言がなされたが、時節柄不急の法律として提案が見送られた。

1937年日中戦争が始まった。戦争遂行のため、鉄道特別会計益金の臨時軍事費繰り入れが行われたが、この益金は減価償却も行わないで生まれた名目的な益金であった。

戦費調達のために、北支事件特別税法により奢侈税的性格の強い「物品特別税」が国税として設けられた。引き続き1938年支那事変特別税法により「通行税」、「入場税」及び「遊興飲食税」が国税として規定されたが、いずれも旅行の重要な構成部分に課税するものであった。これらは奢多的消費を抑える名目を併せ持って設けられたが、実態は戦費の一部を調達するためのものであり、大衆課税的なものでもあった。従って戦後においても性格を変えながら都道府県の貴重な税源として存続し、消費税導入を契機に消滅することとなった。

5　国際観光の状況と認識

1929年の外客数は34,755人（うち中華人16,300人、米国人8,527人、英国人4,363人、露西亜人1,587人）であった。国際観光局設立後の1932年の訪日外客数は20,960人と大正五年以来最低の数字となってしまい、観光政策の成果が疑われる結果となった。観光収支は、1933年は百三十万ドルの赤字であったが、その後1934年二百七十万ドル黒字、1935年三百八十万ドル黒字、1936年五百十万ドル黒字となり外貨獲得政策の成果が発揮されるようになった。1936年の外客数は約四万二千人で、その消費額は一億七百万円と、当時の海運収入が約二億円であったから、観光収入は貿易外収入の重要な一項目であった。

満州事変・上海事変は、却って欧米人観光客の興味をそそり、日満支観光ブロックは活況を呈した。1939年度の国際観光協会への国からの補助金は前年度の四倍増であり「満州事変と日中戦争を機に躍進をとげてきた国際観光は、帝国主義的な侵略とは相容れないどころか、むしろ「宣伝らしくない」観光の持ち味をフルに活かし、そのカモフラージュのもとに、宣伝と銘打つ宣伝よりも巧妙な効果を収めて」いた（『観光の政治学　高媛』）。

1939年５月26日の朝日新聞では「事変下の真の日本を紹介するため観光事務所増設」として「七月マニラ、九月ロンドン・シドニー。メルボルン、ローマ、イスタンブール、バンクーバー、ケープタウン、ウェリントンにも外人嘱託宣伝員」「ニューヨーク、ロサンジェルスに加え、パリ、ロンドン、ベルリン、上海に事務所、その他三十か所に嘱託宣伝員を設置する世界的宣伝網拡張計画の修正」の記事を掲載している。

6　戦費調達の限界

日清戦争開戦当時のGDPは十三億四千万円で、戦費総額のGDP比は0.17倍であった。現在の日本にあてはめると約八十五兆円という金額になる。一方、日露戦争の開戦当事のGDPは約三十億円で、戦費総額のGDP比は0.6倍であった。従って戦争終了後の日本経済に対して深刻な影響は与えなかったため、戦争終了後は満州旅行ブームが起きている。

日露戦争の戦費の多くは、英国ロンドンのシティにおいて外債を発行することで調達され、日本には移送されず、そのまま英国の銀行に預金された。その理由は、英国から大量の近代兵器を輸入する必要がありその決済がシティで行われたからである。

米国における第二次世界大戦の戦費総額は約三千億ドルと計算されている。開戦当時の米国のGDP九百二十億ドルの3.2倍である。第一次大戦の時に英国が投じた戦費総額も当時のGDPの3.8倍程度であった。国家の存亡をかけた全面戦争であっても、無制限というわけではなく、GDPの三～四倍が限界値であるとみてよい。

旧大蔵省が戦後まとめた資料によると、太平洋戦争（日中戦争を含む）における名目上の戦費総額は約七千六百億円であり、日中戦争開戦時のGDP二百二十八億円に対する比率は三十三倍、国家予算（日中戦争開戦当時の一般会計）に対する比率では二百八十倍と、税金を使って調達することは不可能であり、日銀による国債の直接引き受けによって賄われた。結果、財政インフレは終戦後、準ハイパーインフレとして爆発した。更に、占領地域で現地通貨や軍票等により戦費調達を行っており、これらの実質的な戦費総額はおよそ二千億円と計算され、GDP比は8.8倍、国家予算との比率は74倍になる。現在の価値に置き換えれば、四千四百兆円もの費用を投入したことになる。なお、2019年の国の借金のGDP比率は二～三倍である。

これらの戦費負担については、戦後、預金封鎖によって国民から財産を強制徴収する形で埋め合わせが行われた。税率が高い人では資産の九割が徴収されており、富裕層の多くはこれによって財産のほとんどを失うことになった。

第３節　戦後の国内観光政策の変遷

1　国民旅行（ソーシャル・ツーリズム）の時代

経済の復興とともに国民旅行の重要性が政策課題として認識されるようになり、国内旅行用の宿泊施設の整備が政策的に推進されることとなった。1955年観光事業審議会に「ソーシャル・ツーリズム研究部会」が設けられ、1957年内閣総理大臣に国際観光事業の促進につき建議する中で「他面、国民各層、特に青少年、勤労階層等の厚生保険の増進と勤労意欲の高揚等社会政策的見地から、健全な国民旅行（ソーシアル・ツーリズム）の普及発達についても所要の施設を整備する必要がある」とされた。この中で「他面」とされるようにあくまで観光は国際観光、しかも外客誘致であった。この提言にあわせて国民宿舎、国民休暇村、国立青年の家、公営ユースホステル等の整備が促進されるようになった。これ等の施設は公的主体が運営するいわゆる公共の宿として分類されていた。政府文書で字句「ツーリズム」が用いられたこともあり、国会においても字句「ツーリズム」がこの時期から使用されるようになった。

ソーシャル・ツーリズムは、第二次世界大戦後の欧州において生まれた概念である。人が人らしく生きるためには、一年のサイクルの中に連続した休憩期間を設け、心身をリフレッシュすることが必要であるとの思想が流れていた。それまで、観光旅行から阻害されていた労働者階級においても、休暇や旅行の権利を認め、その権利の行使をしやすくすべきだという考えであった。その他ソーシャル・ツーリズムとして整備されたものに、国民旅館、国民温泉があるが、何れも厚生省（当時）に関わる施策として実施された。観光に含まれる遊び概念が奢侈的なものとして強く認識されていた時代、観光政策というよりも社会政策の側面が強調され、ソーシャル・ツーリズムと称されたのである。字句「観光」と字句「ツーリズム」が併存して使われる問題がこの時から始まった。

高度経済成長期の日本では国民の税負担率が軽い一方で、社会的給付水準も低く、ヨーロッパに比べ半分程度の水準に過ぎなかった。社会保障政策を介した財政による所得再分配効果は限定的であった（『日本経済史　武田晴人』）。

2　観光・レクリエーション整備

観光・レクリエーション構想は1969年に閣議決定された新全国総合開発計画において集大成された。字句「レクリエーション」は法令用語元気回復の訳語である。勤労意欲の高揚等のニュアンスを含み、労働に対する余暇であったが、レクリエーションというカタカナ用語として単独で用いられるようになった時点で、概念「観光」に接近してきた。更に観光とセットで字句「観光・レクリエーション」として使用されることにより、余暇よりも積極的な印象を持つこととなった。観光白書では字句「観光・レクリエーション」が多用された。過疎地域自立促進特別措置法では字句「観光」と字句「レクリエーション」の両者を使用していたが、厳密に区分しているわけではなかった。

1972年田中角栄内閣が発足すると、首相の私的諮問機関として日本列島改造問題懇談会が設置され、

グリーンピア（大規模年金保養基地）構想が具体化した。1977年第三次全国総合開発計画が閣議決定され定住圏構想が打ち上げられた。しかし、沖縄について観光に関する記述がまだなかったように、定住圏構想も観光に関する構想は弱かった。

1971年度から地方公共団体等が運営する公的レクリエーション施設への国及び日本船舶振興会からの補助金により、青少年旅行村が整備された。1973年度からは大都市に生活する国民大衆を対象とする大規模観光レクリエーション地区の整備が推進された。次に青少年に限定されない家族旅行村が、国及び船舶振興会の補助金を活用して各市町村によって整備された。1978年度からは中規模観光レクリエーション地区が整備された。1988年度からは地方における国際観光振興と国際交流の促進を図り地域の活性化に資する目的で、国際交流村の整備がすすめられた。これらの施設と一体となって機能を果たす関連施設を整備する民間企業に対しては、財政融資のあっ旋が行われた。

自然休養村は、農林水産省の農業構造改善事業の一環である観光農業地域として整備された。農村の自然環境、史跡、文化財、農林業資源を活用し、市街地住民の土に親しむ安らぎの場として整備された。この自然休養村に対する補助額は、1999年度において千五百億円と家族旅行村に対する補助額三十八億円に比べて大きなものであった。

このように昭和四十年代に入ってからは、社会政策から脱皮し、観光政策へ一歩踏み出した施策が展開されるようになってきた。これらの施設は法律に基づかない予算措置として実施されたものが多いことが特徴であった。

3　リゾート開発と総合保養地域整備法（リゾート法）

中曽根内閣は1985年に「内需拡大に関する対策」を決定して、国民の休日を五年以内に年間十日程増加することとした。これを受けて各省は次々と長期滞在型リゾート整備構想を打ち出した結果、1987年に六省庁共管のリゾート法が公布された。

1987年閣議決定された第四次全国総合開発計画（四全総）が作成された時期、全国はリゾートブームであった。四全総は、主要都市間での日帰り可能な全国一日交通圏の構築をうたった。国民一人当たりの余暇活動時間は2000年には1985年に比べ1.6倍に拡大するとし、リゾート地域等の整備につき詳しく記述した。

リゾート法は法制度上、外客用ではなく真正面から日本人を対象としたものであった。複数の行政機関が総合的に観光関連施策に取り組むこととなった初めての法律でもあった。直接字句「観光」が使用されなかった理由としては、当時の国民の意識としてまだ観光が評価されていなかったことに加え、運輸省所管のニュアンスが出る言葉として忌避されたからではないかと推測されるが、観光政策としては評価すべきものであった。

同法に基づき立地規制の弾力的運用が行われ、税制上の支援、融資等の優遇措置も受けられることとなった。大半の道府県が名乗りを上げて開発構想の策定を競ったが、その成果として特に見るべきものはなく、宮崎県の開発の目玉であったシーガイアは破綻する結果となってしまった。

このリゾート政策への批判（注）ののち、施設整備よりも景観が重視されるようになった。また、ふるさと創生事業で観察された金太郎飴的な特色のない施策への反省から、地域の個性を重視する観光政策が重視されることとなった。

（注）米国政府の強い要請による内需拡大策の継続を批判の対象とする観点が観光学研究者には薄く、環境問題への言及にとどまっている。白川方明前日銀総裁はバブルの崩壊よりもその後の金融政策の対応により問題があったとする

（『中央銀行』）。金融政策が観光産業へ与えた影響に関する、若手による研究を期待したい。

4　公共の宿泊施設の縮小・廃止

ソーシャル・ツーリズム、観光レクリエーション構想、リゾート施設整備により宿泊施設が整備されるとともに、公共の宿等の公的施設と民業との調整問題も増大し、採算性の問題もクローズアップされた。その代表例であるグリーンピアは、厚生年金基金が旧大蔵省資金運用部の融資を受けて設置し地方公共団体等に委託し運営されていた。1980年から1988年にかけて十三カ所設置されたが、2001年に廃止が決定され2005年12月に地方公共団体等への譲渡が完了した。年金保険料1,953億円を投じたグリーンピアの売却総額は、わずか約48億円であった。

郵政民営化に先立ち、かんぽの宿が一部統廃合された。このかんぽの宿は2007年の郵政民営化までは、簡易生命保険法に基づき設置されて、簡易保険加入者のみを対象としたものであった。また、そのために宿泊施設として利用が可能な保養施設・老人福祉施設という位置付けであった。この背景には、民業圧迫の批判がついて回ったため、簡易保険加入者限定の体裁を取ることでその批判を免れようとした面があった。

5　テーマパーク化する生涯学習施設

1967年マイアミ海洋水族館を視察した太地町長は、1968年に放映されたNHK「新日本紀行」において、次の産業は観光しかないと語っている。目玉として鯨の博物館と水族館を作り、アトラクションにイルカショウを取り入れた。反捕鯨団体コーヴの主人公オリバーもこのマイアミ海洋水族館で働いていた経験があり、我彼のタイムラグがある。

図書館、博物館、公民館は社会教育法等で位置付けられた生涯学習施設であり、財政資金が使用されている。多くの自治体は地域住民のために設置するが、観光政策の展開とあわせて交流人口を増加させる機能も注目されている。動物園も教育・研究施設としての役割を持ち、財政資金で維持されている。

1980年代にはいり入場者が減り閉園に至る動物園が出始めた。その環境下での成功例の一つとして旭川市立旭山動物園が注目を浴びた。2004年度から来園者が急増し世間の注目を集めた。旭川市議会では、来園者増加により売却価格が増加したとの判断から再度民間売却論議が出された。テーマパーク化した施設を市営で維持するべきかという本質論が分かっている議員が存在したのである。現にその後、2017年の入場者数は百四十二万人と2007年度の三百四万人から半減しており、メディアへの露出度は低下してしまった。

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あった。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た。市出資の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は法律上の規制があった。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、これを許容する自治省行政課長による見解に基づき行われてきた。債務保証契約や損失補填契約がなくても、自治体がキャッシュ・フロー面から「暗黙の保証」を行うことを事前に明言することにより、金融機関もこれに応じてきた。この結果夕張市は人口減少率が日本一の町となってしまった。

進化の過程でイルカも感情を獲得している。水族館の飼育ではストレスがたまり短期間で死亡してしまうのである。2015年世界動物園水族館協会の勧告に添って、日本動物園水族館協会は追い込み漁で捕

獲されたイルカの購入中止を決定した。その結果、追い込み漁を実施している漁業者団体の意向もあり、下関市立しものせき水族館等が日本動物園水族館協会を脱会することとなった。しかし問題はそれを超えて、水族館を含む博物館という思想自体が広く関係者の間で問い直される時代になってきている。

公営の生涯学習施設等の維持に関して、費用対効果の観点から、民間事業者への業務委託制度が普及している。集客効果を上げるための工夫は進展するものの、その一方で郷土資料等の確保が劣後する現象も出てきており、テーマパーク化の弊害も認識されている。

6　農村観光と地消地産

日本では農業は存在するが、農村は存在しなくなった。アグリツーリズム、グリーン・ツーリズム概念は、農村政策が政策として生き残りを図るものとして生まれた。「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」はグリーン・ツーリズムについて規定した法律であるが、見事に字句「観光」を使用しないで概念を作り上げている。その理由は、観光がマイナスイメージを持つからではなく、字句「観光」を使用することによる運輸省（現国土交通省）との所管官庁問題が発生することを回避したからであった。

大分県安心院の農村民泊がグリーン・ツーリズムの代表例である。1996年頃は国の法運用により不特定多数の人を宿泊させるには、一定以上の客室面積や客専用の台所の設置等が必要であった。そのため安心院では宿泊客を一日一組とし、更に宿泊者を会員として限定する会員制の農泊を実施していた。その後旅館業法と食品衛生法の管轄が地方分権一括法により国から県に移譲された。その結果知事の判断で運用基準が合理化され、安心院の農村民泊が実施出来るようになった。

地産地消、地消地産の掛け声は、食材が輸送・保管技術、情報技術の活用により、全国区化、グローバル化していることの裏返しである。アメリカファーストの政治スローガンと同じ問題を抱える。日本食に必要な食材の大部分が輸入である点では、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。鹿児島で飼育され神戸、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エンジョイ出来る。地域ブランドは東京圏しかも高級店での宣伝に効果があり、ブランド化された土産物も一極集中化する。

グローバル化した世界の人流は、地産地消ではなく食の画一化を進展させている。食事は、牛、豚、鶏、魚に収斂し、飲み物は、ミネラルウォーター、オレンジジュース、アップルジュース、コーラ、ビール、赤白ワインに収斂している。機内食だけではなく、駅、空港、ファーストフード店も同じである。寒冷地でも熱帯地でもバナナもリンゴも提供され、販売価格も同じ水準になっている。物流のサプライチェーンがそれを支えているが、当然のごとく、気球規模でのペットボトルをはじめとしたプラスティックごみ処理を問題化させる。

その一方で、神戸牛等高級化した食材は国内よりも中国本土等海外での消費ウェイトが高くなり、日本人は豪州産牛肉等を消費するという構造に変化してきている。

7　地球の定員とサスティナブル・ツーリズムと

地球の定員は百億人とされているが、この定員はビジネスクラスの定員ではなくエコノミークラスの定員である。持続可能な発展とは、言葉を変えれば地球の均衡ある発展である。地域の均衡ある発展概念が国土の均衡ある発展概念、更には地球の均衡ある発展概念に拡大しただけである。緑の革命がうた

われ途上国における生産性の高い小麦の品種改良が進められたが、むしろ欧州先進国の自給率向上ももたらし、途上国の農業には経済的にマイナスに働いたから、単純ではない。地球人口が定まっても全員がビジネスクラスの生活が可能になるわけではなく、むしろ定員と生活レベルは相反関係にある。人流・観光学がどこまでその回答が準備でき、観光政策はその回答をどこまで実行出来るのかが最大の課題である。

第４節　人流・観光と税

1　奢侈（贅沢）税と観光

観光は課税対象としては奢侈的ととらえられていた。観光は贅沢なものであり、大衆にかけられるものではないから税金がかけやすかった。太平洋戦争前に設けられた物品特別税は、贅沢品に課税するものであった。贅沢品の消費を抑えるためとされるが、実態は戦争の費用の一部を調達するためのものであった。大正時代には県や市町村は料理店等の遊興・飲食等に対して、遊興税、歓興税を課税していた。財源確保のためであったから広く課税されていた。その後、支那事変の戦費の一部を調達し奢多的消費を抑えるためとして、通行税及び入場税を設置するとともに、この遊興飲食税を国税に移管した。1940年芸者の花代には20%、その他には10%（終戦直前は芸者の花代300%、遊興飲食100%）課税されていた。

戦後、地方財政の自主強化を目途としたシャウプ勧告に基づき、再び地方税に移管されたが名称は遊興飲食税と奢侈的にとらえられていた。1950年から1952年までは接客人税も設けられ芸者、ダンサー等は一人一月について百円を市町村に収めることとされた。さすがに娼妓賦金の変形として好ましいものではなく、廃止の方向を考えるとの認識が国会の議論でもあったが、遊興飲食税の徴収にも便利だということで実施されていた。遊興飲食税の徴収に苦労している税務当局の苦労が垣間見られる対応である。

入場税は、演劇、活動写真、競馬場、舞踏場、ゴルフ場、観物（相撲、野球等のことをいう）を催す場所、博覧会、遊園地等ありとあらゆる娯楽施設が対象とされていた。学生の運動競技大会にも特別入場税として課税されていた。これらも贅沢税として戦費調達目的であったが、ここまで広く課税されると大衆課税であった。東京等の大都会での税収に寄与したが、消費者の居住する自治体には寄与しないという不満もあり、国税にして人口に応じて地方に配布されるようになった。この時に徴収しづらい映画館等について、娯楽施設利用税と名称を変更して地方税のままにしていたので、地方担当部局は遊興飲食税に手をつけず、やりやすい入場税に手をつけたと、珍しく政府部内での国会対応が分かれることとなった。

さすがに経済が回復してからは、次第に課税範囲が制限されるようになった。各種スポーツ、芸術、文化団体も自ら国会議員を送り出すとともに、盛んに議員に政治ロビー活動を行った。スケート場がスキー場より先に外れたのも政治運動があったからである。これらの入場税は1989年の消費税実施に伴い廃止されたが、娯楽施設利用税はゴルフ場利用税として現在でも残っている。消費税導入時の時代背景が、ゴルフ場の発言を抑えたものと思われるが、ゴルフも大衆化していたから、その後青少年、高齢者に対する非課税措置が図られた。

通行税は、1905年の非常特別税法において日露戦争の戦費調達を目的とした非常特別税の一部として創設された。1910年の改正で独立の税となったが、1926年にいったん廃止された。1938年に復活した後、1940年通行税法が制定された。入場税と同様に当初は広く課税する大衆課税であったが、経済が回

復するとともに、課税範囲が縮小され、航空機と国鉄のグリーン車、A寝台にまで限定された。1989年消費税実施とともに廃止された。

遊興飲食税は1961年に料理飲食等消費税に改称され、ようやく遊興の文字は消えた。1989年消費税導入に伴い、入場税と通行税は廃止されたが、料理飲食等消費税は特別地方消費税として存続した。都道府県にとって税率が消費税よりも高く重要な財源であったからである。その当時は今日ほど観光に対する政策的期待は高くなく、源泉徴収を行う宿泊、飲食業者は二重課税であるとして廃止運動を展開し、2001年度限りで廃止された。廃止された料理飲食等消費税の1988年度の予算額は、東京都千四百五十億円、大阪府四百八十二億円であり、料理飲食等消費税がそのまま存置されていれば観光施策の貴重な財源となったはずであった。DMOに言及する観光学研究者による検証が待たれるところである。

2　よそ者課税の入湯税と別荘等所有税

温泉法に定める温泉は鉱泉浴場として入浴客は入湯税（一人百五十円の場合が多い）を支払う。地域住民が銭湯と同じように使用する場合等には自治体の条例で免除されることが通例である。この入湯税は、温泉客が多いところは行政支出もかさむという配慮から設けられたが、入湯税制定当時には温泉の所在しない自治体から不公平だとクレームが出た。後に、温泉協会が作成するパンフレット代等といった観光振興策にも支出が出来るように法改正された。温泉旅館の経営者は、入湯税を入湯する観光客から代理で徴収しているところから、自分達が納める税金という感覚を持ってしまう。温泉旅館の経営状況が苦しいときには、入湯税はすべて観光振興に支出することを求めてくるのである。

入湯税があっても財源不足ということから、熱海市では1976年から一戸建別荘、リゾートマンション等に対して別荘等所有税を課税している。不定期に市内の水道、道路、ごみ処理などのサービスを利用する別荘所有者は住民税を負担しておらず、これに対して一定の課税をすることは負担の均衡上適当であるという判断から法定外普通税として導入された。しかし不定期に利用する点においては、旅行客と別荘所有者等の違いはない。別荘所有者も当該自治体の行政サービスの利用が少ないにもかかわらず固定資産税を納めている。その一方国際観光ホテル整備法に基づき熱海市の判断により、固定資産税の減免措置を登録ホテル、旅館に対して講じている。別荘訪問者を旅行者より厳しく対応する税制度は政策的な矛盾を抱える。自治体としての観光施策に政策的な一貫性が見られない代表例である。

河口湖及びその周辺地域における環境の保全、環境の美化及び施設（駐車場、公衆便所、湖畔周辺道路等）の整備の費用にあてるため法定外目的税として河口湖町等において2001年から遊魚税が制定された。遊魚税は漁業権を保有しない遊魚者に対して課税するものであり、現在は富士河口湖町に引き継がれている。環境面への悪影響は観光事業衰退につながるものであり、その意味では観光振興としての目的税的性格もあるが、条例上は環境の美化として観光の字句は現れていない。

3　観光税と宗教

観光政策に力を入れる自治体が増加している。観光政策を実施する目的を持って課税されるものが観光目的税である。地方分権思想が普及した現在は、地方公共団体は地方税法に直接規定がなくても条例を制定して（これを法定外税という）、例えば観光政策実施のための観光目的税が実施出来る。東京都の宿泊税がその代表である。

多くの観光地においては宗教施設が観光資源としても活用されている。宗教施設については固定資産

税が非課税であり収益事業も優遇措置を受けられる。その一方で、観光客が増加することにより、自治体は休憩施設の整備等の特別の支出が必要となる。拝観料課税時に奈良県が観光行政について歳出と収入との間に極端なアンバランスが見られるとした状況は、他の全国有名観光地においても大なり小なり見られる。

憲法は国家と宗教の分離を原則としているが、現実の観光は宗教と極めて親和的である。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に高野町及び天理市がある。天理市は宗教団体から使途目的を特定しない寄付を受け、県内財政力は上位に位置する。高野町は宗教団体に公債の直接引き受けを実施してもらっている。

宗教法人からの固定資産税が期待できない京都市は1955年に財政再建団体に陥った。そのために拝観料に着目し観光施設税を検討した。当然仏教界とは相当激しい論争が起こった。最終的には信仰の対象となる社寺仏閣は単なる観光ではないということで、文化観光施設税と名称が変えられ、1964年まで実施された。その後名称から観光の字句が削除され文化保護特別税として1969年まで実施された。財源不足がその後も発生した。1985年に古都保存協力税として復活させる際には、紛争は収まらず京都仏教会は分裂した。拝観料課税により宗教団体の財政状況が税務当局の知るところになると政治問題になりやすい。

奈良県では東大寺等の拝観料に文化観光税を課税した。その際に奈良市とどちらが課税主体になるかで論争が発生し、更には東大寺も条例の執行停止を求めて訴訟に発展した。日光市でも同様の紛争が発生した。市が二社一寺に文化観光施設税への協力依頼したところ、献饌料値上げを全国旅行業者に公表した。このため市議会は氏子及び信徒である市民の意志を無視した行為として文化観光施設税条例を議決することとなり、1994年まで継続した。

宗教と観光は実態としては密接不可分である。平泉町や松島町も拝観料課税である文化観光施設税を実施したが、比較的うまくいったほうである。これらは法定外普通税として実施されたが、観光政策に使用する意図が明らかであったから、税金の名称を巡り字句「観光」を使用するか否かが争点になった。松島町条例は「文化観光施設の整備を図る費用などに充てる」と「など」とまで記述して普通税の形を維持しつつ、政治的意図を明記していた。

普通税としての太宰府市の歴史と文化の環境税がある。歴史と文化の環境税とはいうものの、駐車場税であり、有料駐車場利用者に課するものであった。最大駐車場業者である天満宮がその態度を二転三転させたことから混乱に陥ったが、無事実施された。

観光目的税は使途が特定されるから、負担と受益の関係は明確であるが、厳格であれば負担金や手数料に近づく。観光キャンペーン実施にあたって拠出をお願いする原因者負担金と区別がつかなくなる。逆に観光地域づくりといった地域振興策として普遍的に採用可能な事業を使途にすれば、その性格は普通税とほとんど変わらなくなる。観光概念が不明確であることに起因する。

4　出入域税とエコ・ツーリズム

エコ・ツーリズム推進法は観光の振興及び環境教育の推進を目的とする。エコ・ツーリズムとは自然資源に知識を有するいわゆるナチュラリストのガイドのもと、観光旅行者が自然観光資源の保護に配慮しつつ自然観光資源と触れ合い、これに関する知識及び理解を深めるための活動であるとされる。同法が法律として制定されたのは、市町村長が指定する自然観光資源に関し行為規制を定めているからであるが、エコ・ツーリズムの法的範疇化と行為規制は直接関連せず、単純な環境保護のための行為規制法

でもおかしくはなかった。

食糧増産が国是であった昭和二十年代、観光関係者は農地総合開発計画に否定的であった。総合開発のためのダムについてもいで湯等の景観が破壊されるとの認識が一般的であり、渓流の水量が確保されないのではないかと危惧をしていた。昭和三十年代に入り認識が激変した。1961年５月号の『野鳥』において、中西悟堂は「観光ブームを告発する」を記述し、「小中高校から大学まで一貫した自然保護教育を施して国民をたたき直せ」と主張した。比叡山、六甲山、若草山、丹沢山、裏磐梯、霧降高原等が槍玉に上がっている。二十年代とは異なり都市住民のレクリエーション活動が活発化したからである。しかし自然破壊は、観光行動よりも住宅政策等土地利用政策の貧困さにあったと考えるほうが適当である。

日本野鳥の会の創始者 中西悟堂が存命であれば、今日のエコ・ツーリズムや世界遺産誘致運動を嘆いたであろう。世界自然遺産第一号はガラパゴス（Ⓗエクアドル）である。貧しい島民の生活と世界的な自然の保護を両立させるため、入域税の徴収と行為規制を実施しているが、それでも観光客の出す廃棄物が生態系に深刻な影響を及ぼしている。先進国日本の場合は、両立ではなく先ず観光行動の規制と自然環境の適正管理が求められる。その厳しさが評価されれば、自らより付加価値の高い観光資源へと発展する。

5　外客増加と宿泊税

地方交付税制度が機能している間は、自治体は目的税を必要としなかった。普通税にわざわざ観光関連の名称を付する場合には、課税対象が観光施設であることを強調する意図があり、その収入を観光振興等に使用する政治的意図をこめたのであるが、制度として観光に限定して支出される目的税ではなかった。本格的な観光に関する目的税は、東京都の宿泊税が第一号である。国際都市東京の魅力を高めるとともに、観光の振興を図る施策に要する費用にあてることを目的して制定された。特別地方消費税が2001年度に廃止された後に導入されたため、再び奢侈税的性格を強調し、一定額を超えたものに課税されることとなった。

東京都宿泊税は、旅館業法に規定する簡易宿所及び下宿、国家戦略特区によって都知事の許可を得ずに営業される特区民泊施設並びに住宅宿泊事業法に規定する民泊施設には課税されない。一万円未満の宿泊も非課税としている。東京都は、国際観光登録ホテルの宿泊者の外客比率が極めて高く、都民の納得も得やすかったのであろう。

訪日外客が増加したことから府民の納得も得やすくなり、大阪府においても宿泊税が2018年から施行された。簡易宿所及び特区民泊にも課税されるが、一万円未満の宿泊は非課税であるところから実質は非課税である。京都については、京都府ではなく京都市が2018年10月１日から宿泊税課税を実施した。修学旅行生と、住機能の性格が強い下宿営業のみ対象外とし、簡易宿所、民泊施設も対象施設としている。宗教法人に対する非課税措置が大きく影響し、税収確保の必要性から高額課税となっており、観光目的税とはするものの、限りなく普通税に近い大衆課税となっている。

都道府県が行う観光政策と市町村が行う観光政策の制度的整理がつかないまま、財源対策として先行したのが、京都市宿泊条例である。旅館業法の所管は京都府知事であり、区域としての京都府には固定資産税の不均一課税を実施する宮津市及び京丹後市が含まれていることから、議論すべきことは多かったはずであるが、政策論議が不完全なまま実施された。

6　国際観光旅客税

国際観光旅客税は、航空機又は船舶により出国する者（乗継旅客（入国後二十四時間以内に出国する者）等が除外される）に対し出国一回につき千円とされ、通常は航空会社等から特別徴収される。2019年１月７日から始められたが、きわめて迅速に制定されたものであり、内閣の指導権の強化の表れである。外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律により、国際観光旅客税の収入見込額に相当する金額を、国際観光振興施策に必要な経費にあてるものとされている。ここでいう国際観光振興施策は、「国際観光旅客の円滑かつ快適な旅行のための環境の整備に関する施策、我が国の多様な観光の魅力に関する情報の入手の容易化に関する施策並びに地域固有の文化、自然その他の特性を活用した観光資源の開発及び活用による当該地域における体験及び滞在の質の向上に関する施策」と規定されている。しかしながら、特別会計により一般会計と区分経理されているわけでもなく、入湯税と同じく概念が明確でないことから幅広く支出されることにより、実質普通税化する可能性が高い。

第５節　人流・観光と危機管理

1　観光立国推進基本法と危機管理

刺激の強弱を二価値コードにするマスコミ、メディアと、日常・非日常を二価値コードにする観光には共通性がある。マスコミ、メディアはCovid-19等の危険性を強調する傾向にあるから、人流・観光は抑制される。人流・観光事業は風評被害だと訴えるが、マスコミ、メディアの刺激を求める傾向は、同時に風評利得も生み出し、人流・観光事業はその余禄にも預かっている。従って、ビジネスとしてみれば風評の取り扱いは広報戦略の問題になるが、規制や補償措置まで求められると政策の対象となる。

観光立国推進基本法は、観光産業の国際競争力の高い魅力ある観光地形成に関する規定は設けているものの、人流そのものの規制による経済活動への対応に関する規定は存在しない。しかし人流規制は、旅客交通業、旅行業、宿泊飲食業、興行等に及ぼす影響が大きく、規制の円滑な実施のためにも、人流規制を行う法手続の制度整備と規制による合理的な補償制度の確立が危機管理対策として求められる（注）。

（注）「スウェーデンはなぜロックダウンしなかったのか」（NIRAオピニオンペーパーNo.52　2020.　8月）では、憲法上非常時における国民の移動制限が規定されていない点が基本にある点、政府や議会は公的機関（例えば公衆衛生庁）の独立性を尊重し、介入してはならないとする憲法の規定を政治家等が忠実に守った点、政府が従来から危機にあたって透明性が高く、データで丁寧に説明責任を果たすアプローチをとっていたことが記述されている。

2　疫病と危機管理

SARSの流行が発生した2002年（3.1兆有償人キロ）と比べても航空機の輸送量は2018年で2.5倍以上（8.3兆有償人キロ）になっている。人間に悪影響の大きいウイルスだけがニュースになるが、実際には数千倍、数万倍もの数の新型ウイルスが日々発生している。従って、感染力の強いウイルスは人流の増加により一気に世界に広がるようになった。

人間に悪影響のあるウイルスの特定やその影響を可視化出来るようになり、その情報がある程度正しく全世界に広がるようになってきている。従って、これからの人流・観光産業は絶えず疫病リスクを風

評も含め考慮しておかなければならなくなっている。

2-1　発生後の人流規制

感染症予防法は、建物及び交通に係る措置を規定している。都道府県知事はエボラ出血熱等の病原体に汚染又は汚染の疑いがある建物への立入制限、封鎖等必要な措置を講ずることが出来る。また、都道府県知事は、感染症患者がいる場所、病原体汚染又は汚染の疑いがある場所の交通制限・遮断が出来る。Covid-19や鳥インフルエンザ及び新型インフルエンザ等の感染症は別途、新型インフルエンザ等対策特別措置法が制定されている。

2-2　危機の発生・拡大を予防する場合の措置

Covid-19等新型インフルエンザ等の病原体が船舶、航空機を介した国内侵入の防止が出来ないとき、総理大臣は船舶等の来航制限要請が出来る。感染症患者が発生したクルーズ船等がその例である。長距離フェリー会社、定期航空会社、県境を越える鉄道事業に対しては、運航制限の要請等を規定している。また、政府対策本部長は、指定公共機関等に対し必要な指示が出来る。

都道府県知事は、生活の維持に必要な場合を除き、Stay at homeの要請が出来る。興行場等、映画館、集会場、百貨店、運動施設、ナイトクラブ、居酒屋、パチンコ店、理髪店等に対し施設使用の制限要請ができ、正当な理由がないのに要請に応じないときは、制限の指示が出来る。対象となる施設は、戦前の入場税がありとあらゆる娯楽施設に課されていたことと似ている。なお、ホテル・旅館の制限は、集会の用に供する部分に限られており、宿泊施設部分はむしろ、宿泊契約引受義務があり、非常事態時の宿泊施設の確保が必要である。

3　Covid-19と世界の人流・観光への影響

3-1　訪日外客数の激減

2019年末に発生したCovid-19は、世界中に広がり、2020年９月末時点において、全世界で三千万人以上が感染し約百万人の命が失われている。このパンデミックを止めるため世界各国で外出禁止令等が発動された。しかしながら、それにより経済活動が停滞した。日本でも東京オリンピックの一年延期が決定した後の2020年４月、インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発せられた。2020年５月から８月にかけての新規入国外国人数は、Covid-19の影響で前年同月比99.9%前後の減少となっている。発行されているビザの有効性も停止された結果、観光客はessentialなものではなく入国禁止であるからゼロとなり、ごく一部の再入国等のみが認められた。

3-2　人流規制と人流・観光産業への影響

出入国規制、観光産業等の営業規制、Social distancing、Stay at home等の人流規制が経済社会に大きな影響を与えた。就業者の割合が欧州諸国の数字で判断しても約５％が直接従事している（表３-２）。我が国の場合は2012年の観光庁調査では15%と報告されている（観光地を対象にしたデータを使用し調査方法に違いがある）。しかもパートタイマーの割合（表３-３）が全産業での比率が二割程度であるのに対して、宿泊業は二割程度であるものの、飲食業を加えると三割になる。また、労働法規では保護の対象とならない自営業の比率の高い（表３-４）ことから、生活保障的な制度の備えが観光産業全体に必要であることが認識される。

表３－１　訪日外客数の推移（万人）

年	2010	2011	2012	2013	2014	2018	2019	2020	
		原発事故		尖閣紛争			歴史認識	1-8月	前年比
総数	861	622	836	1,036	1,341	3,119	3,188	396	0.18
韓国	244	166	204	246	276	754	558	48	0.10
中国本土	141	104	143	131	241	838	959	103	0.16
台湾	127	99	147	221	283	476	489	69	0.20
香港	51	36	48	75	93	221	229	34	0.23
上記計	563	406	542	673	892	2,288	2,235	254	0.16
欧州計	85	57	78	90	105	172	198	17	0.25
北米計	91	69	88	98	111	194	219	28	0.19
日本人海外旅行者数	1,664	1,699	1,849	1,747	1,690	1,895	2,008	305	0.23

出典：日本政府観光局報道資料

表３－２　2019年全就業者に占める航空、飲食・宿泊、旅行産業従事者の割合（%）

EU 27か国平均	5.3	イタリア	6.8	ドイツ	4.3	フランス	4.3
ギリシャ	10.3	イギリス	5.9	スイス	4.5	ノルウェイ	4.0
スペイン	9.3	オランダ	4.9	フィンランド	4.3	スウェーデン	3.6

出典：Eurostat

表３－３　2019年　パートタイマー比率（%）

	全産業	航空	宿泊飲食	（うち宿泊）	旅行関連		全産業	航空	宿泊飲食	（うち宿泊）	旅行関連
ドイツ	28.6	26.9	46.0	38.9	34.8	イタリー	19.0	13.0	34.9	25.4	24.6
イギリス	26.0	22.3	45.3	33.9	28.2	フランス	18.1	13.0	26.1	19.9	10.2
EU27か国	19.2	17.2	30.3	22.9	22.7	スペイン	14.6	15.2	25.2	13.4	13.1

出典：EUROSTAT

表３－４　2019年宿泊・飲食業における自営業比率（%）

EU-27か国平均	16	スペイン	18	オランダ	13
イタリア	24	フランス	15	ドイツ	12
ギリシャ	22	スイス	15	イギリス	9

出典：Eurostat

人流の法的規制が行われた場合、その補償を考えなければならない。実際に感染症が発生していない段階に予防的に営業休止を強制する場合はなおさらである。

個人消費の動向を示すデータとしては、総務省統計局の家計調査が長年使われてきた。集計結果が発表されるのは、調査期間の約二カ月後。精度とスピードにおいて、課題を抱える。航空、旅行、宿泊関連の業種はフェイス・トゥ・フェイス（F2F）産業と呼ばれる。消費者が感染を恐れて外出を控える影響が大きく、社会的な制度設計が求められる。

３－３　人流・観光の刺激政策

2020年、主要国は直接家計に現金を交付する緊急施策を実施したが、日本政府も総額約十二兆円の補正予算により、国民全員に一人十万円の特別定額給付金を交付した。消費者への直接給付策は、1999年にバブル崩壊後の消費刺激策として、総額六千万円の地域振興券（一人二万円）、2009年にリーマン

ショック後の景気対策として、約二兆円規模の定額給付金が交付されたほか、プレミアム商品券（2015年）、プレミアム付き商品券（2019年）等に加え、自治体独自の消費刺激策が毎年行われてきているものの、その効果については、貯蓄との関係もあり評価が定まっていない。

人流規制により甚大な影響が発生した事業、産業対策としては、持続化給付金、緊急融資等に併せて、観光業については、官民一体型の需要喚起キャンペーン（GO TO TRAVEL）を実施し、宿泊・日帰り旅行商品の割引や、観光地周辺の土産物店・飲食店・観光施設・交通機関等で幅広く使用できるクーポンの発行に対して支援を行い、地場の消費を喚起するため、総額四千億円の予算が執行された。

3-4　出入国規制の効果とその解除

市場統合と国家統合の政策の成果物であるEUは、加盟諸国間の国際的な人的交流の自由な体制（シェンゲン条約体制）が必須である。しかしEUには保健政策の権限がなく、各国は自国の感染症対策を優先せざるを得なかった。世界各国・各地域とも規制解除を行うにあたっても、有効なワクチンが開発されるまでは基本的に検査体制は継続することとなるから、従前のような人流レベルへの回復には時間を要する。

4　自然災害と危機管理

4-1　発生時の対応

災害が発生した場合災害対策基本法の規定により、人命財産の保護のため市町村長は人流規制を行う。警戒区域を設定し、立入制限・禁止し、退去を命ずる。違反者には十万円以下の罰金又は拘留に処する。規制を解除する場合専門家の意見は分かれることが十分に予想される。多数派の学者の意見が正しいとは保証されないから、最終的には市町村長の責任において法的な判断をせざるを得ない。

阪神淡路大震災時における近隣非被災地での「自粛」、福島原発事故時における首都圏住民の「恐怖感」といった心理状態が消費活動に影響を及ぼし、観光産業では風評被害と認識されるようになった。観光産業に従事する者の増加とともに、これらの風評被害等に対する社会経済的な対応が求められるようになった。

4-2　発生前の予防措置

大規模地震対策特別措置法により東海沖地震の警戒宣言が発令された場合、実際の被害が発生しない段階においても、人流・観光産業に大きな影響が出る。日本経済の大動脈の新幹線と高速道路の交通規制は、日本経済に大きな影響を与えることが予想される。

法的措置がとられない段階にあっても、自粛の要請が行政機関から発せられれば、同じ影響が出る。Covid-19対策では、事実上の行政指導に引き続き、同法の規定による外出自粛要請が出された。強制力ない規範性に欠ける規定ではあるものの、順法精神が高く、同調圧力とともに一定の効果が出た。

4-3　自粛等への対応

阪神淡路地震直後、直接被災しなかった大阪地区においても自粛ムードが広がり経済活動に支障をきたす現象が発生した。そのため支援措置として公然とした観光客の送客運動が政策として展開されるようになった。人流・観光活動の地域社会におけるウェイトがそれだけ高まっていたということである。その中でも福島原発事故に関しては、福島産品への支援措置や産業廃棄物の受入措置等他の災害とは異なった反応が見られた。

5　政治的対立の人流・観光への影響

5-1　済州島と中国人観光客

済州島は、人口が沖縄百四十五万人に対して六十九万人、島外旅行者数が、沖縄九百八十万人に対して千四百三十万人と観光の経済に占める割合も効果も沖縄をはるかにしのいでいる。一人当たり名目GDPも沖縄が二万七千ドルに対して二万五千ドルである。

済州島の国際観光政策において、先ず大きな効果を示したのが、地方政府が政府より移譲された出入国管理に関する権限をもとに、2008年から中国を含めた無査証入国許可の対象国・地域を百八十カ国に拡大する規制緩和を行ったことである。2009年以降、済州島の入国外国人数が急速に増加することとなった。また、済州島に来訪する内外の観光客が利用する主要エアラインの済州航空は、2005年に済州道と韓国企業によって共同で設立され、規制緩和によって航空路線を拡大させ、韓国では最大、東アジアで最大規模のLCCに成長した。チェジュ・金浦便は千三百五十万人（2017年）と世界最大の航空路線となっている。

その済州島では2014年中国人観光客が急増した結果、済州島の地価が急騰することとなった。マジョルカ島の影響も受けて、入域者数を制限するCAP制度の議論が報道された。しかし、中国政府の米国・韓国防衛政策に対する反発が激しくなり、旅行会社手配による訪韓中国人旅行者の抑制方針が打ち出された。その結果、韓国全体で中国本土客の割合が45%（2016年）を上回っていたから大きな影響を受けることとなった。

5-2　対馬と韓国人観光客

対馬のハイキング、釣りといった観光資源を発見したのは韓国人自身であった。韓国の距離は約五十キロ、高速船に乗れば一時間である。ビザ無し渡航が可能となったこともあり、1998年当時は三百人程度であった観光客が、2018年は島の人口三万人の十倍以上となる四十一万人に上っている。当初、対馬の観光業界の対応は遅く、韓国資本が進出したことに山田吉彦は「「新・元寇」来襲で対馬が危ない」（『諸君』2007.4）と刺激的な記事を書いた。しかし対馬市長は冷静な対応をし「グローバル化のこの現代では、食糧問題をはじめとする物の動き、人の動きは当然の時代であり」「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」と答弁している。

2017年に有人国境離島法が施行され、離島島民が利用する際の航空運賃や航路運賃が大幅に引き下げられた。対馬から福岡への飛行機代やジェットフォイル代が四割ほど安くなった結果、都会へのストロー現象が発生し更に人口流出が進んだ。人口三百万人の釜山という大都市の周辺に立地する観光地という認識が必要なのである。県庁所在地の長崎市ですら博多の周辺都市化していることを認識しなければならない。

2019年７月、日本政府は対韓国輸出優遇措置を撤廃し、釜山市は日本との行政交流を中断した。韓国人の対馬への観光客数が2019年は二十五万人と急減した。韓国客の島内消費額は2019年約五十八億円（推計）と前年の九十一億円から三十三億円も減った。島内で宿泊や飲食、交通に携わる五十六人が韓国客減の影響で解雇され、地元雇用にも影を落とした。更に追い打ちをかけるように、Covid-19により、出入国管理統計による比田勝港の入国外国人数は、2020年４月以降８月末の時点ではゼロである。

6　テロ・治安と観光

6-1　テロの定義と海外旅行保険

テロに関し、海外旅行保険約款では「政治的、社会的もしくは宗教・思想的な主義・主張を有する団体・個人またはこれと連帯するものがその主義・主張に関して行う暴力的行動」とし、旅行業約款では戦乱、暴動という一般的なものの中に含めて規定している。外務省は危険度等に関する海外渡航情報を発信している。ルクソール、チュニジア等でテロ事件が発生したとき、外務省海外渡航情報の危険度のランクが上がったが、同時多発テロ事件時の米国の危険度は上がらなかった。テロは政治問題であるだけに、その発生原因をめぐっても、政治的思惑が入り込む。安田純平が「「テロとの戦い」の言葉は、国際協調ではなく単独判断で行動する米国の方針のキャッチコピー」(『ルポ　戦場出稼ぎ労働者』）とするように、観光産業にとっても複眼的に考えておかなければならない。

6-2　歴史認識の評価

テロ事件発生の社会的原因の多くは、結局のところ経済的不満に求められると考えられ、経済的問題が解決すれば、テロの発生も防げることから、観光は平和産業と認識される。

原田伊織によれば、吉田松陰の獄死にあたって幕府は長州藩に相談した事実があり、長州藩も持て余し気味であったと解説している（『明治維新という過ち～吉田松陰と長州テロリスト～』)。岩下哲典によれば、シーボルトも、異人切りは「ある種の党派に利用された」ものと考えていたようである（『病と向きあう江戸時代』)。幕府を窮地に陥れるためのものであり、幕府が開かれてから開国まで百六十六回のオランダ館長の江戸参府が行われたが、日本人によって殺害されたものは一人もいなかった。逆に、英国公使館を焼き討ちにしたのが尊王攘夷を唱えた長州藩士であり、異人へのテロに備えて英仏が軍隊の駐留を主張したから、国益を損なったとも考えられる。

6-3　米国同時多発テロの教訓

米国同時多発テロは、米国観光産業に大きな打撃を与えた。テロの一カ月後には、米国の旅客輸送量は43%減少、米国航空会社は二十一億ドルの損失を被り、十三万人を解雇した。ホテル業界の宿泊費収入の減少は二十億ドルに達し、コンベンション産業の損失も十億ドルに達した。米国の観光産業が生み出す貿易黒字額が、1996年の二百六十億ドルから、2004年の六十億ドルまでに約77%も減少している。

テロ発生後の観光客が激減した後、乗客が次第に戻ってきたが、航空機を避ける傾向がしばらく続いた。反対に、家族単位での飲食やレクレーションを行うcomfort tourismと呼ばれる国内旅行に増加が見られた。また、ネットによる旅行情報収集と予約数が激増した。

7　経済危機と人流・観光産業

7-1　バブル崩壊と有名旅館の倒産

バブル崩壊後の日本の不良債権処理は、預金保険機構等の仕組みを使い十年という長期の時間をかけて実施している。野口悠紀雄は、租税法定主義から考えて、法人税の不良債権処理における無税償却拡大は、法的措置がなく問題だと指摘する。百兆円近い償却は法人税の歳入不足につながり国民負担となっていることの認識が必要である。

バブル崩壊後、グローバルスタンダードを求める金融改革と資産デフレによる担保不足が相俟って、

日本の宿泊産業も新規運転資金の導入が困難となり、厳しい運営を余儀なくされ、不良債権処理としての既存債務の返済の強要（貸し剥がし）や新規貸出の拒絶（貸し渋り）などが増加した。そのため、旅行者ニーズの変化に対応した新たな設備投資が行えないばかりか、定期的に実施する必要のある修繕なども行いにくい状況となっている。

自己資本比率の基準は、国際業務を行う銀行は８％（国際統一基準）、国内業務のみを行う銀行は４％（国内基準）となっている。この基準を下回った銀行には、金融当局（金融庁）から早期是正措置が発動され、自己資本比率の程度に応じた業務改善指導を受けることになる。自己資本比率を高めるには、資本は簡単には増やせない。そこで、銀行は資産（融資）を減らすことで、自己資本比率を高めようとする。その結果、貸し渋りや貸し剥がしを助長することになる。従って、全国温泉地の有名旅館の倒産が相次いだわけである。加賀温泉郷の山代、山中、片山津温泉では地元一番館等が倒産し、その経営を引き継いだ他地域からの企業と従来からの地元宿泊業経営者との間で宿泊料の水準等を巡り軋轢が発生した。

7-2　リーマンショックとJAL破綻

2007年の米国の住宅バブル崩壊をきっかけとして、多分野にわたる資産価格の暴落が起こった。リーマン・ブラザーズは、負債総額約六千億ドルという米国の歴史上最大の企業倒産により、世界連鎖的な信用収縮による金融危機を招いた。日本は長引く不景気から、サブプライムローン関連債権などにはあまり手を出さず、大和生命保険の倒産等を除き直接的な影響は当初は軽微であった。しかし、リーマンショックを境に世界的な経済の冷え込みから消費の落ち込み、金融不安で各種通貨から急速な米ドルの下落が進み、米国経済の依存が強い輸出産業から大きなダメージが広がり、結果的に日本経済の大幅な景気後退へも繋がっていった。日経平均株価も大暴落を起こし一時は六千円台まで下落した。

リーマンショックで影響を受けたのは円高による日本の製造業であった。そのためエコカー減税、デジタル放送への強制移行、雇用調整助成金の支給額引き上げ等の措置が講じられた。これらはかつての農業助成と同じ構造であった。産業競争力増強なしでも、高齢化社会を乗り切れるという幻想を受け入れてしまった。野口悠紀雄は、政府依存、組織依存という考え方が日本人の頭の中にしみこんでしまったと批判する。

JAL破綻の直接の引き金はリーマンショックだった。ショックに耐えることのできない脆弱な企業体質が長年形成されてきたことも大きな原因であり、LCC等の成長を促すきっかけとなった。

第６節　政策遂行上必要とされる客観的観光・人流指標

1　インバウンド、アウトバウンド及び国内観光を区分する国境

観光市場はインバウンド、アウトバウンド及び国内に区分される。国境という権力行為に基づくものを基準とするため、促進、抑制ともに極めて政策と親和性がある。近年、旅行者の出発地点から考える意味で、国内観光とアウトバウンドを区分しないで分析する傾向が表れており、マーケティングをする立場からも、国籍にこだわらず、国内、インバウンドを共通に分析する傾向が強くなってきている。

1-1　越境旅行客到着数の政策判断

統計の取り扱いにおいて、香港等は国ではないということから国・地域と表示することが通例である。

香港に限らず、世界には国と判断出来るか否かの政治問題が山積しており、観光統計を作成するうえで配慮しておかなければならない重要事項である。

到着数を表示する場合UNWTO統計上は、香港は宿泊日帰り合計で65,148（単位は千trip、2018年、以下同じ）（９位）と巨大であり、宿泊Tripにおいても29,263（12位）、マカオは合計35,804（14位）宿泊18,493（11位）であり、台湾も宿泊11,067と巨大な規模であるから、観光統計を評価するうえで無視できないものである。中国本土客の巨大性を反映している結果でもあるが、独国のように香港、マカオを区別しない統計国もあれば、日本等のように区分する国もある。その結果、旅行受取額でも香港、マカオはそれぞれ40,358M（百万 以下同じ）ドル（12位）、35,268Mドル（13位）と、日本、独国に次ぐ位にあるから、その取り扱いは判断を要する。

また、英米仏蘭の主要国は多くの海外領土等を有し、UNWTOは個別地域ごとに集計している。到着人数は米国のプエルトリコ、ヴァージン諸島、グアム、北マリアナ諸島では合計8,310（単位は千trip、2018年、以下同じ）、英国のケイマン、タークス・カイコス等では合計5,076、オランダアルバ、セントマーティン、キュラソー等では合計4,882、仏国グアダルーペ、マルティニーク、レユニオン、ニューカレドニア、タヒチ、仏領ギニアでは合計3,693と大規模である。従って、国籍別集計（N）なのか居住地別集計（R）なのかの区分が重要になってくる。

UNWTOが公表している国際観光客到着数は1950年の二千五百万人から、2018年には十四億百万人（消費額1,451billionドル）へと増加しその約半数は欧州に到着している。上位地域の推移を見ると近年その順位はほぼ、不変である。上位の出発地の構成に見られるように、高所得水準の人口の多い地域を近隣に抱える欧州主要七カ国は2010年以降ほぼ常時ベストテンにはいる。

国境概念は政治的判断を含む。中国では一国二制度を採用し、香港、マカオ及び台湾に関し国別ではなく地域別と表現を使い分けるものの、旅行統計上は国外旅行並の取扱をし、日本を含め他国もほぼそれに倣っている。また、マレーシア・シンガポール間、中国からベトナムへの陸上移動等のように国際旅客統計に含めない場合もある。到着旅客数と出発国先旅客数は統計手法が複数存在することから、発表する機関により異なることがある。

1-2　アウトバウンド政策　～出国者数と地域の豊かさ～

国際観光政策の目的が多くの国において外客誘致にあるため、出国者数統計に関心が薄い。公式なものは、出国先等の分類処理に現状では時間がかかる。UNWTO等ではこのような限界のもとに、加盟国から報告される複数の統計数字を発表している。旅行者の属性を国籍（N）又は居住地（R）別に、旅行者を、宿泊客（T）、日帰り客（E）両者計（V）別に、統計収集先を、国境（F）全宿泊施設（CE）、ホテル等（HS）別に、明示して集計している。インバウンドにおいても同様であり、日本の統計では日本での居住者を、日帰り客を含め国境施設で集計したものを発表（VFR）している。従って、他の機関が発表する数字と異なることがある。

2　国際収支

2-1　国際収支の技術的問題

IMFガイドラインに基づく国際収支統計において、旅行以外のサービスは、サービスの形態（輸送、通信、金融等）により区分されるが、旅行サービスは他のサービスとは異なり、特定の形のサービスではなく旅行者によって消費される様々なサービスの集まりである。そのうえで「旅行サービス」を、「主

として旅行者が、ある経済圏における１年未満の訪問期間中に当該経済圏から取得した財貨及びサービスを計上する」ものとしている。宿泊、飲食物、娯楽及び訪問先経済圏内の交通費、土産品等である。ここでいう旅行者は「自分が居住者でない経済圏に１年未満滞在する個人」であり、観光・レジャーのみならず出張・研修等の業務目的で滞在する者を含むことに注意しなければならない。例外として政府が海外に所有する飛び地（軍事基地、大使館等）で勤務するために駐在する者は、旅行者とは見なされない。これらの人々による消費額は「公的その他サービス」に計上される。また、留学生及び医療患者は、自分が居住者でない経済圏に一年以上滞在する場合も引続き非居住者と位置付けられ、その消費額は、「旅行サービス」に計上する。

国際収支の集計方法には、大半の国が採用している消費額アプローチと日本が採用しているコンポーネントアプローチがある。日本では国際収支統計作成にあたっての根拠法である「外国為替及び外国貿易法」（外為法）により、旅行代金等の決済機関や支払手段の売買機関から、国際収支統計作成に必要なデータの報告を受けることが出来ることに起因している（『「旅行サービス」推計方法を巡る議論と課題』　和田麻衣子）。

2-2　支出項目の評価

支出項目として、交通費、飲食費（Restaurants/cafés）、宿泊費（Accommodation）、買物（Durables and valuable goods）その他に区分したものに集計されることが通例であるが、飲食費と宿泊費は区分しないで報告されることもある。

効果の表現方法として、どれだけの仕事を創出したかという指標としてJOB数を用いる。しかし、JOB数は実質給与水準等に影響される。GDPは国際観光比較の場合、名目値の方が比較するには妥当であろう。気を付けなければならないのは、細目のクロス集計結果についてのデータの信頼性であり、ある程度の傾向をつかむには適当であろう。

次に経済効果を比較するためには、通貨換算措置が必要となる。国際観光では、米ドル換算が通例であるが、EU内での比較はユーロで行われる。為替レートは日々変化するものであるから、平均レートが用いられる。付加価値等の経済効果測定のため、名目付加価値のほか、生活者の感覚を取り入れた実質付加価値を用いるが、国際観光においてはホテル代の相場等旅行者の便宜も考慮して、実質に限定せず、名目値をあわせて用いることが望ましい。

2-3　国際旅行収支のバランス感覚

観光基本法の政策であった外貨獲得は、変動相場制のもと、円が国際決済通貨として利用されるようになり消滅した。国際旅行収支の結果はその分為替相場に影響するだけのことである。日本の貿易収支の状況も大きく変わっており、東京為替市場での取引量にあっては、貿易取引は八分の一に縮小し資本取引が影響している。

UNWTOによれば、1950年に二十億ドルであった国際観光収入は、2015年一兆二千六百億ドルから2016年一兆三千四百億ドルに増加した。当然のことながら赤字国、黒字国が併存し、国を単位とする世界全体での旅行収支の総和はゼロになる。その中で自由貿易体制を支える主要国として国際観光政策の目的のとらえ方が重要なのである。貿易輸出額での上位国は中国本土、米国であり、輸入額でも米国、中国本土である。サービス貿易、所得収支（黒字）は米国が第一位であり、中国本土はサービス貿易の赤字額で第一位である。経常収支（黒字）では中国本土、日本が上位国である。米国は経常収支の赤字を最終的には金融収支の黒字でバランスをとっている。その結果中国には中国人旅行客を送り出す力を国際舞台の中で有効に活用する意識が見え始めている。日本が日本人海外旅行倍増計画を構想したとき

と同じように、国際経常収支の大幅黒字を旅行収支で調整し、しかも国威発揚等に利用しようする発想に切り替わっている。

旅行大国の多くは国際社会における役割も大きく、旅行収支の受取額と支払額もバランスしている。収支差額（赤字）における中国本土、収支差額（黒字）における米国は抜きん出ているものの、その他の独国、仏国、英国、伊国も支払額、受取額いずれも旅行市場において大きな地位を占め、主要国の中で日本だけが上位に登場しない。

旅行収支について、金額ベースの集計では、tourismをpassenger transportとそれ以外のtravelとに分離する場合としない場合がある。旅行先の域内交通費は収支に含められるが域外との交通費は含められないことが通例である。UNWTO、EU等が発表する収支では、国際運送部門を含まないものを用いることが多い。しかし、国際航空の収支は金額が大きく、しかも旅行収支と比較しても主要国では全体の一割から三割を占めている。

3　観光政策における旅行時間の評価判断

3-1　overnight tripとsame-day trip　～二十四時間ルール～

国際連盟の時代から国際旅行統計は、二十四時間以上自宅を離れる場合touristを、二十四時間未満の場合はexcursionistを使用し、あわせてvisitorを使用する。なお、日本はvisitorのみであり、独国はtouristのみであるから注意すべきである。国際観光客到着数は、一つの旅行（トリップ）で複数の国に到着する場合があり、滞在時間数や旅行日数days、宿泊数nightsの比較が合理的であるものの、その集計には技術的困難性を伴う。従って便宜的にならざるを得ず、「二十四時間・三百六十五日ルール」という場所的、時間的ルールにより処理している。今後GPSデータ等を活用することにより整備されてくれば「二十四時間・三百六十五日ルール」の必要性は低下するが、宿泊概念や日付変更線（時差）の処理が課題になってくる。

3-2　北米における日帰り客の重点と概念“Overseas”

米国、カナダ、メキシコの北米三国には約四億八千万人が居住し、約二十兆七千億ドルの名目GDPが生み出され、膨大な数の旅行者が発生している。北米三国間の人流は日帰り旅行客の割合が大きい。自動車による日帰り率がカナダ居住者で約五～六割、米国居住者で三～四割である。米国・カナダ間では、カナダ居住者の移動が米国居住者の二倍である。カナダの居住地域が南部に多く、国内他州よりも米国とのつながりが強いからである。

表３-５　居住者数の日帰り入出国数（万人）

西暦		2014	2016	2018	西暦		2014	2016	2018
米国	入国	10,293	9,885	8,958	仏国	入国	12,290	12,036	12,268
	出国	5,352	6,130	6,531		出国	402	315	1,756
メキシコ	入国	5,170	5,977	5,518	西国	入国	4,221	4,025	4,129
	出国	7,272	7,715	6,653		出国	217	287	333
カナダ	入国	902	1,017	1,014	伊国	入国	2,912	3,255	3,166
	出国	3,022	2,170	1,204		出国	2,831	2,841	2,785

出典：UNWTO　eLibrary

米国はカナダとメキシコとの間で北米自由貿易協定（NAFTA）を締結し、相互に一定の条件を満たす範囲で短期労働目的での入国を認めている。また、メキシコから米国への入国は、国境から25マイルまでの国境地帯への入国と、それよりも内陸部への入国では手続が異なる。このNAFTAは議会の承認等をへて米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）に組み替えられることとなっている。

米国国際旅行統計においては、カナダ、メキシコを除外した外客数を文字通りのOverseasの旅客として扱っている。外国人海外旅行客を数で評価する日本の観光政策では見られない姿勢である。メキシコ・中南米からの不法移民が政治問題化しているが、正規の人流においてもこれだけの大規模な活動が行われている。なお、カナダでは米国、メキシコからの外客はOverseasの旅客としている。

カナダ政府は国内旅行に加えて州際旅行統計を公表している。州際旅行比率が国外旅行に比して一桁少なく、遠くの他州より近くの米国という旅行行動がうかがえる。いずれにしてもカナダ居住者にとっては国外、国内を区分する旅行感覚は日本人ほど大きくない。その結果国際観光政策に求められる意義も変わってくるのである。

3-3　Migrantと区別する三百六十五日ルール

UNWTOの国際旅行統計では三百六十五日以上定住地を離れている者はvisitorの数にカウントせずmigrantに区分する。国籍による分類をしていない。従って、国際旅行客到着数を論じる場合に無条件に国名を用いることはなく、居住地place of residence、旅行書類発行地place of issue of travel documentという字句が用いられる。国、地域の誇りが政策目的につながる属人的な国籍による分類でなく、定住地による分類である。なお、中国、台湾では、香港同胞、華僑旅客の字句が用いられ、マカオを訪れる台湾住民については「台湾居民来往大陸通行証」（台胞証）が用いられている。なお、日本の自治体が外国人出稼ぎ労働者の定義を定める場合に三百六十五日未満を採用している例がある。

3-4　滞在日数と宿泊日数の区別の有無

3-4-1　インバウンド

UNWTOのインバウンド旅行者の平均総滞在日数（日数）を長い国から比較すると、2018年値で十日を超える国は十五カ国・地域であり、豪州32.10、ガイアナ23.18、米国17.50、レユニオン17.00、ニュージーランド15.00と続き、日本10.03も十一位に入っている。このほか韓国7.20、スペイン7.43、仏国6.68、イタリア6.24である。滞在時間が短いところは、ドバイ3.16、香港3.10、マカオ1.20である。観光に特化しない旅行統計としては日本の滞在日数は国際比較においては上位にある。後述するように報告上非商業施設利用者のウェイトが高いことが反映されているのであろう。商業宿泊施設の平均宿泊数では、2018年値で十泊を超える国・地域は15カ所であり、豪州26.80、マダガスカル21.00、ニューカレドニア17.83、アルメニア、17.40、仏領ポリネシア14.65等の順である。その他主要国では、英国7.02、スペイン6.48、台湾6.46、イタリア5.81、日本5.77、ギリシャ4.90、ドバイ3.16、仏国2.66、独国2.30、スイス2.29である。これをホテル等宿泊施設に限定すると、仏領ポリネシア12.80、サウジアラビア12.45、米国9.80と続き、豪州6.70、日本5.77、スペイン5.47、イタリア5.35である。欧州旅行主要国の報告値を見る限り、ホテル等の平均宿泊数はスペイン、イタリアが五、六日であるのに対して、独国、仏国、スイスは二日程度と短い。総宿泊施設での滞在日数比較においても同じ傾向が見られる。日本も商業施設での宿泊に関してはイタリア、スペインと同じ傾向であり日本滞在は短くはない。

滞在日数（days）と宿泊数（nights）について、独国、英国は滞在日数の統計報告がない。宿泊数については、日本、ドバイ、マカオは、ホテル等（hotels and similar establishments）とそれ以外の商

業宿泊施設を区別しない統計を取るのか、同じ数字が報告されている。また、ドバイは滞在日数と宿泊数も区分されずに両者とも同じ数字が報告されている。

インバウンド客の非商業施設における平均滞在日数で比較すると、統計が報告されている国地域は13カ所である。報告が少ないのは非商業施設であり、そもそも非商業施設は観光以外の施設であることから、観光統計としては報告されないのであろう。日本、台湾、韓国のインバウンド客の滞在数を比較すると、それぞれ統計報告内容に差があるものの、観光目的を中心としたものとしては、ほぼ同じ傾向の宿泊滞在日数が六日前後であることがうかがえる。なお、中国本土の滞在日数等についてはUNWTOには報告されていない。

3-4-2　国内旅行

海外と同じく滞在日数統計では米国等統計報告のない国が多いが、韓国は12.39と突出して多い。旅行好きが表れており長期化してきている。トルコが八日、イタリア、サウジアラビア、南ア、仏国、フィリピンが五日前後であまり変化していない。

全商業宿泊施設宿泊数では、アルメニア12、タジキスタン８、モルドバ6.5、ジョージア5.42と旧ソ連圏が突出している。EU諸国ではスペインの3.74が最長で、独国2.7、ギリシャ2.63、仏2.52、スイス2.34と大半は二日台である。ホテル等では五日以上の国はなく、最長でジョージアの4.89、スペイン3.16、豪州2.70、ギリシャ2.27、独国2.10、スイス1.94と二日前後が大半である。非商業施設宿泊数ではやはり報告数は少ない。9.21トルコが最長、5.0のサウジ、7.14のイタリアが続く。スペイン3.59、日本4.3、英国3.14である。なお、一人一日当たりの旅行消費額（PPPD（Per Person Per Day））（US＄）は、UNWTOの報告例が少ないが、日本177が突出して多く、豪州、スイスが130台である。英国、タイは80前後、韓国が70、キプロスが60台、台湾は50前後である。

3-4-3　アウトバウンド

アウトバウンドで滞在日数（2018年）は、ニュージーランド18、イスラエル17.36、米国15.9、豪州15.0、カナダ14.5、日本9.67、韓国9.02、台湾7.90、欧州主要国は七～八日程度である。また、PPPD（US＄）は、台湾196.9、スイス185.3、フィンランド175.2、タイ170.1、米国166.4、インドネシア134.6、キプロス、韓国128、スペイン124.1、タジキスタン110、日本105.2の順である。

国内旅行とアウトバウンドを総合勘案して、旅行をする人の行動比較をすると、内外とも、日本人旅行者の旅行費用、旅行時間のパフォーマンスは決して悪くはなく、むしろ、欧州主要国、韓国、台湾を上回っている。

4　旅行目的　～観光とVisiting friends and relatives “VFR”～

査証を必要としない平時の場合には、旅行目的はさほど重要な区分にならないが、疫病対策等により入国制限を実施・解除する場合には、政策的に重要な基準となる。

4-1　移動の目的

観光を「たのしみ」という主観的な概念を中心とすれば、客観的把握が困難である。統計は業務活動を含めたヒトの移動の把握に収斂せざるを得ない。UNWTOは訪問地で報酬を得ない場合、二十四時間・三百六十五日ルールによる人の移動を観光として統計処理する。しかし、就労ビザ等を保有せず入国する場合に講演料等の報酬を把握することは困難であり、そもそも報酬概念も不明確である。

EUや各国政府観光機関が公表する観光統計でも、旅行目的をビジネス（Professional, business）と

個人の事情（Personal,reasons）に大別し、その個人の事情をHolidays, leisure and recreation、Visits to friends and relatives及びOther personal reasonsに区分することが通例であり、しかもビジネスを含めた総計をもってVisitorの数字としている。Other personal reasonsは、ロンドンのような大都市では留学（Study）、宗教都市では巡礼（Pilgrim）が区分されることもある。

4-2　VFR　～親戚・知人訪問～

国際人流統計上、VFRを観光と区分して取り扱う国が多い。外国人出稼ぎ労働者が故郷と往復する国際人流現象は、区別して取り扱われる実体的必要性もある。ソ連邦が崩壊した後、家族や同窓会等国境を越えた人流として分類される統計数字がCIS諸国では発生している。日本でも、年末年始、お盆時期に集中する故郷への帰省は、特別な社会現象としてマスコミ等でも取り扱われている。この帰省は楽しみのための旅である観光行動とは区別して認識されているにもかかわらず、統計上の取り扱いは、不明確であった。

米国商務省は毎年HPにOutbound Analysisを掲載している（*U.S. Department of Commerce International Trade Administration/Industry & Analysis*）。この2017年版によれば、米国居住者の出国目的の56%がバケーション／ホリデイ、次いでVFRが27%と大きな割合を占めるが、この傾向はこれまでとあまり変わらない。米国データの特徴は、アイデンティティ調査を毎年載せているところである。米国居住者の15%が自分たちをヒスパニックと、16%がアジアンと、9%がブラックと、3%がアメリカン・インデアン／ネイティヴ・アラスカン、ハワイアン・アイランダーと認識し、この傾向も毎年同じである。2017年にアジアを訪問した米国居住者の63%が自分たちをアジアンと認識し、南米を訪問した米国居住者の60%がヒスパニックと認識している。旅行目的に占めるVFRの割合が大きくなるはずであり、インバウンド政策の展開にあたって留意しておかなければならない重要事項を示唆している。

台湾交通部観光局が毎年公表している統計において、2018年台湾来訪者の主目的の55.2%はVFRであり、華僑等の層の厚さが反映されている。台湾居住者の海外旅行に占めるVFRの割合も2018年値で9.3%と、2010年値の13.5%からは低下傾向にある。

訪日外客数を政策目標にする考え方に立てば、VFRの増加策も検討の対象となる。しかし、VFRは自国民の移民政策や他国民の受入政策の結果生じるものであり、観光政策の目的として行われるものではない。visitorとmigrantの区分をする三百六十五日ルールも便宜的なものであり、国の誇り、地域の誇りを目的とする場合、観光政策と移民政策はともに人流政策として共通に論じなければならなくなってきている。

第７節　各地で展開されている国際観光政策

1　世界最大の観光大国・米国

第一次大戦後世界第一の経済大国となった米国では、多くの兵士が欧州文化に触れ欧州を訪れたいという雰囲気が醸し出されたこともあり、豪華客船の黄金時代を支えることとなった。第二次世界大戦後は、米国が欧州諸国の経済復興を目的に実施したマーシャルプランに米国人観光客を送り出す政策等が含まれていた。同計画終了後、西独各州が推進したプロモーション活動のロマンティック街道は、駐留経験のある米国人を再び旅行客として呼び戻す自治体の政策として始まった。

米国は世界最大のGDPと三億四千万人の巨大な人口を抱え、広大な国土を有する。貿易収支は赤字であっても資本収支は黒字であり、ドルが基軸通貨である限りアウトバウンド力を持ち、カリブ諸国等世界の観光地も米人誘客に努める。その一方で、強大な軍事力に支えられ、世界の政治、文化等の中心であり、受取額では世界最大のインバウンド大国を継続中である。UNWTOが発表する仏、西といった欧州の訪問客数は、国境を前提とする統計数字から出てくるものであり、米国への到着数を一千万人程度超えるに過ぎない。米国流に考えれば州際を超える観光客数の合計結果に等しい。

１-１　米国居住者の観光行動

１-１-１　米国居住者の国外旅行行動分析

米国の出国率は約二割と先進国水準としては低いがそれでも日本の出国率を上回っている。日帰りの国外旅行を算入すると、米国居住者の半数は延べ数で一年に一回は国外旅行をしている。従って中国に次いで旅行支出額が大きい。訪問先はメキシコ、カナダは別格として、英国等の欧州、ドミニカ共和国等のカリブ諸国が中心である。

１-１-２　出国率に見る大都市とローカル

米国居住者が出国する空港、海港はニューヨーク、マイアミ等上位十都市で四分の三を占める。商務省統計では、米国の国外旅行者の平均所帯所得が2017年統計でも十二万七千ドルであるところから大都市住民が多いと考えられる。同様に、JATAの調査によれば、日本各地の出国率（2018年）も、旅行者数全体の２割を占める東京が断トツの30.2%、神奈川が21.8%、大阪17.8%と日本平均15.3%を上回る地域は千葉、愛知、奈良、兵庫の合計七都府県である。下位は青森、岩手、秋田が３％台、鹿児島、島根が４％台、福島、山形、高知、宮崎が５％台であり、国外旅行には世界共通に所得及び交通機関の利便性が影響している。

１-２　連邦政府の観光政策

米国は連邦政府の役割が小さく、観光政策も例外ではない。州際間の観光活動は現在のEUが目指しているものを先取りしていると考えてもよい。全国的なインフラ整備は連邦政府の役割になるから、州政府の観光政策はプロモーション施策が中心となり、訪問客数と訪問客が消費する支出額による効果測定をすることになる。

米国連邦政府の観光政策は二種類の方向性がある。一つは、米国経済の下降期や、政治的な理由により米国民の愛国心を刺激して、米国向け海外旅行や米国民国内旅行を積極的に促進しようとする動きであり、もう一つは連邦政府が、観光目的の予算継続に難色を示し観光関連の専門部局を縮小、廃止しようとする動きである。これらの動きは観光政策に限ったことではない方向性でもあり、また米国に限った動きでもない。日本でも1980年代の行政改革の動きの中で、国際観光振興会（日本政府観光局）の廃止が方向付けられたことがある。

１-２-１　米国初の商業的観光キャンペーン

1905年、新規開通した道路によってアクセスが容易になった米国西部地区の観光プロモーション活動を行うため、ソルトレイクシティのホテル経営者Fisher Harrisが西部地域の観光関連団体をまとめあげSee Europe if you will—but See America Firstのスローガンのもと米国初の商業的観光キャンペーンを打ち立てている（自治体国際化協会『米国における観光政策と地域活性化観光事例』）。1915年にこのスローガンSee America Firstが再び米国最初の自動車専用道路網となるthe National Old Trails Road and the Lincoln Highwayの整備促進のために再び取り上げられている。

1－2－2　The International Travel Act法

両大戦後におけるアメリカ人観光客を活用した欧州復興政策は一定の成果を上げた。しかしながら1960年代に入り米国経済が下り坂に入ると、連邦政府は海外旅行支援の方針を転換し、米国民に対して国内旅行を奨励しドルを国内に還流させたいと考えるようになっていった。1961年連邦政府はThe International Travel Act法を施行した。これは、観光産業の重要性を認識すること、米国への海外旅行を促進することとともに、米国人の国内旅行を促進することを目指していた。特に、海外における観光誘客促進機関としてU.S. Travel Serviceを設置した。

1－3　観光の経済に及ぼす効果

米国における観光施策展開においては、どれだけ消費をし、その結果どれだけ雇用を生み出したかを強調する。U.S. Travel Associationの資料によれば、延べ二十三億人（Trip）の米国人が国内旅行で九千七百二十億ドルを消費し、海外旅行も含めた旅行消費の86%に該当するとしている。Trip当たり四百ドル強であるから、国際的な標準であろう。また、WTOの2018年の観光収支でも、米国は国際観光収入二千百四十四億ドル（第一位）、支出千四百四十億ドル（第二位）となっており、概ね符合する。その結果、八百万人の雇用と千五百億ドルの税収をもたらしたと報告している。

2019年表３-６は米国各州における旅行・観光の経済に及ぼす効果を表す。先ず米国では人口の最も少ないワイオミング州や下から三番目のアラスカ州の一人当たりの所得額は全米平均値の50,577ドルを超えており、地方部が所得下位地域であるとは必ずしもなっていないことに留意する必要がある。米国の観光統計の特徴に仕事をどれだけ生み出すかという指標があり、全米では八百九十万人の直接雇用を生み出している。消費額においては、カリフォルニア、フロリダ、ニューヨーク州が大きいが、クルーズ観光のあるアラスカ、イエローストーン国立公園のあるワイオミングの雇用評価が高く、米国の平均値を大きく上回る豊かな地域である。日本のように大都市部が所得上位地域であり、周辺部が低所得地域とはなっていない。

観光関連事業は州政府が実行の主体となる。観光政策が別の政策目的を主体とした組織に実行されることがある点でも、米国は日本をはじめ他国と同様である。連邦道路庁が実施するシーニック・バイウェ

表３－６　米国各州におけるtravel & tourismの経済に及ぼす効果（2018年）

州	旅行消費額A	給与支払い	雇用B	B/A	税収	旅行の雇用効果ランク	2018実質GDP/人ドル(2009年値)	2018名目GDP/人ドル	2018人口
	10億ドル	10億ドル	JOBS		10億ドル				千人
ニューヨーク	79.1	19.6	533,290	6.7	15.1	4	64,579	85,746	19,798
アラスカ	2.7	0.929	28,920	10.7	0.423	3	63,971	73,205	738
ワイオミング	3.4	0.629	32,830	9.7	0.365	1	58,821	69,900	583
カリフォルニア	139.9	34.4	1,020,860	7.3	21.4	6	58,619	74,205	38,983
テキサス	72.5	20.1	688,400	9.5	11.4	8	53,795	61,167	27,420
ハワイ	25.9	7.1	205,420	7.9	4.0	1	51,277	64,096	1,421
ネヴァダ	41.5	12.3	401,720	9.7	5.8	1	43,820	55,269	2,888
フロリダ	98.6	25.6	921,020	9.3	14.4	3	39,543	48,318	20,278
ミシシッピー	6.5	1.9	89,580	13.8	1.0	4	31,881	37,948	2,986

出典：テキサス州はUS TRAVEL ASSOCIATION(travel is an economic engine　Why travel mattters to texas)の下記ページ　以下各州も同じ。
https://www.ustravel.org/sites/default/files/media_root/economic-impact-map/states/current/Travel_Impact_TX.pdf
人口及びGBPは Wikipedia, the free encyclopedia。全米平均値は実質50577ドル、名目62390ドルである。

イ・プログラムにより、アーカンソー・デルタ・バイウェイは、地区内におけるミシシッピ河川の自然景観、農業風景と周辺の観光地を結ぶシーニック・バイウェイを利用した観光振興を実施している。自治体が観光協会、大学等との連携により、連邦や州政府が所管する地域振興補助金の利活用方策の研究、観光広報活動を行っている点、各施策を寄せ集めて実行する工夫が行われる点でも、日本の自治体観光施策と類似する。

2　中国人旅行者と今後の世界の観光政策のゆくえ

2-1　米国一国から米中二国体制に重点を移す世界旅行市場

バブル経済崩壊後日本経済が伸び悩む一方、中国本土経済は目覚ましい発展を遂げ、2009年には名目GDPで日本を追い抜き、2018年現在中国本土の名目GDPは日本の2.6倍、米国の65%となっている。それ故、各国観光地は中国本土客の誘致活動を強化し始めている。支出額では米国にまだまだ及ばないが、総出国数では米国を完全に上回っている（表３-７）。

2-2　世界の観光地を動かす春節等

中国政府が1997年に中国公民自費出国旅行管理暫定規則を公布・施行して約二十年が経過した。1998年の中国本土居住者国（境）外旅行者数は八百万人に過ぎなかったが、2018年には一億五千万人にまでなった。世界最大の海外旅行者の供給地域なのである。その要因として、個人所得の伸び、ビザ緩和、国際線航空機発着便数の増大及び人民元レートの有利性が考えられる。

日本では大型連休等の人流の増減を曜日配列に求めていたが、その時代は終了した。既に中国語圏の休暇システムが日本を含め世界の観光地に大きな影響を与える時代が到来している。中国本土居住者の人流が増加する時期は、春節（七連休）、労働節（三連休）、国慶節（七連休）等である。清明節等中国のお祭りは太陰暦で毎年期日が変化する。太陽暦の世界の旅行業界等もその変化に対応しなければならなくなっている。

中国国内市場は更に巨大である。9.11後のアメリカ人観光客の行動様式が、国内向きに変わった経験から判断すると、COVID-19が人流の国境バリアを高くすれば、中国人旅行客は海外ではなく国内市場に目を向ける可能性が強くなる。その影響を最も受ける地域がアジアであり、訪問客数の多いタイ、日本の観光市場である（表３-８）。

一人当たりの海外旅行支出額（航空運賃は含まない）を米国と比較しても、その差は徐々に縮まってきている。ハワイ州の2018年データでは、カナダ人、日本人の一人一日の買い物支出が、それぞれ十四

表３-７　米中アウトバウンド比較

	国名	2014	2015	2016	2017	2018
Tourist 千人	中国	116,593	127,860	135,130	143,035	149,720
	米国	68,185	74,191	80,223	87,657	92,564
支出額US$ 百万	中国	227,344	249,831	250,112	257,875	277,345
	米国	105,668	114,550	123,548	134,867	144,465
一人当り US $	中国	1,950	1,954	1,851	1,803	1,852
	米国	1,550	1,544	1,540	1,539	1,561

出典：UNWTO　eLibrary　支出額には航空収支は含まれない

表３－８　中国居住者の行き先別数（2018年）

国名	集計方法	人数万人	国名	集計方法	人数万人
タイ	THSN	1,687	伊国	TCEN	320
日本	VFN	838	米国	TFR	299
ベトナム	VFR	497	マレーシア	TFN	294
韓国	VFN	479	仏国	TFR	218
シンガポール	VFR	342	インドネシア	VFN	214

出典：UNWTOのeLibrary　Tはtourist（宿泊）、VはVisitor（日帰りが入る）、Nは国籍別、Rは居住地別、Fは国境、HSはホテル等宿泊、CEはすべての宿泊施設での集計

表３－９　中国本土居住者の香港、マカオ、台湾渡航状況（2018）（万人）

	香港		マカオ		台湾	
日帰り客*	香港統計	3,588	マカオ統計	1,731		不明
宿泊客（中国統計）	TFR	1,990	THSR	972	TCER	242
合計（中国統計）	VFR	5,104	VFR	2,526	VFR	270

出典：WTO　eLibrary　　＊中国以外の居住者も含まれている

ドル、六十六ドルであるのに対して中国本土来訪者は百十五ドルと突出して大きかった。この中国本土来訪者の消費行動を日本のマスコミでは字句「爆買い」frantically shoppingをもって表しているが、それでも2015年資料では百六十ドルであり、低下傾向にある。

中国人の訪問先はタイに人気があるが次いで日本の人気が高い。また、日帰り客を含めると、八千万人に近い中国人が香港、マカオ及び台湾を訪れている（表３-９）。

２-３　中国の経済成長と中所得国の罠

国境概念を前提とする世界のインバウンド客数の総計とアウトバウンド客数の総計は同数になる。従って世界の主要国から出かける海外旅行者が増加しなければ、インバウンド客数も増加せず、第一次世界大戦以降は米国人観光客が大宗を占めていた。

COVID-19が蔓延する直前の外国人観光客はどの国においても米中が大宗であり、特に中国人海外旅行者の動向が世界の観光市場を左右する時代になってきた。

2020年１月に北京で開かれた中国マクロ経済年次会議にて、中国発展改革委員会が、2019年の中国のGDPは百兆元（約千五百八十兆円）近くに達し、一人当たりGDPが一万ドルを超える見込みだと明かしている。ロシア、ブラジル、トルコは中国とほぼ同水準にあるが、この三カ国は約十年にわたり「中所得国の罠」にはまり続けており、一万ドル付近を行ったり来たりしている。

経済発展の段階で一人当たりの所得二万ドルの壁をなかなか越えられないという「中所得国の罠」問題が提起される。規模の大きい中国の場合、珠海デルタ地域の都市部は既にこの壁は突破されており、上海、北京等の地域においても同様である。政治体制論はともかく、人流の観点では「中所得国の罠」論は通用しなくなっている。

中国の二十二省は一つひとつが国際的に一つの国としてみてもおかしくない人口規模を有するが、その地域格差は十倍を超える。従って、中国本土を地域別に詳細に分析する対応がこれからは求められるであろう（表３-10）。

表３-10　中国主要都市の人口とGDP/人

都市名	人口	名目GDP/人	都市名	人口	名目GDP/人
	万人	米ドル		万人	米ドル
上海	2,681	20,425	西安	791	*20,823
北京	2,032	21,261	杭州	757	21,184
重慶	1,570	10,307	蘇州	707	26,303
天津	1,352	18,660	青島	558	19,412
広州	1,319	23,693	大連	556	***17,141
深圳	1,228	29,217	常州	358	*22,239
成都	908	**15,102	無錫	324	*25,469
南京	875	23,104	オルドス	151	*37,125
武漢	833	*19,687	東営	60	*31,728

注：＊は2017年、＊＊は2019年、＊＊＊は2016年、その他2018年である
人口は“China Population (2020)”. PopulationStat. Retrieved 2020-02-28.List of cities in China by population　From Wikipedia, the free encyclopedia
一人当たりGDPは中国都市別・一人あたりの名目GDPランキングTOP20(2017年度)https://worldscities.net/2019/06/30　及び中国の都市・人口ランキングTOP50https://worldscities.net/2019/01/04/
LMBからUS$への換算レートは0.145としてある

２-４　中国人旅行者と世界の観光政策のゆくえ

２-４-１　巨大な国内航空市場を抱える米国と中国

米国の国内航空の規模は輸送マイル数において日本より一桁大きい。それどころか、日本の鉄道輸送量が2018年度において4,416億人キロ（2,383億人航空マイル）であるから、その規模の約七倍の輸送量を米国国内航空だけで保有している。自動車による輸送に至っては更にそれを上回る規模であることは容易に理解出来る。空の自由化・オープン・スカイ政策が実施されているといっても、国内航空はカボタージュ原則により、外国籍航空機の米国内での輸送は規制されている。従って米国企業は巨大な国内市場を武器に国際展開を図ることが可能である。現に米国航空企業はコードシェア（共同運航）により、全世界にネットワークを拡大している。

中国航空市場についても、既に国内国際あわせた輸送量は2018年人員ベースで日本の五倍規模、米国の七割規模となっており、中国航空企業との連携が日本の観光ビジネス企業の死命を左右することになる。

２-４-２　国外旅行予備軍の旺盛な中国の国内旅行需要

国内旅行市場を国別に比較すると、総支出額の比較において米国が大きく、次いで人口の多い中国である。宿泊統計がUNWTO統計では掲載されていないが、インドの数字を参考にすれば、二十億人程度は宿泊旅行をしていると考えられる。中国国内市場の規模を潜在的アウトバウンド市場と考えれば巨大市場であるが、その一方で極東の日本、韓国等のインバウンド市場にとっては、中国が持つ国内観光資源は巨大な競合観光資源でもある。なお英国は、人口規模に比して宿泊（T）が少なく国内日帰り旅行延べ人数（V）が中国、米国並みに大きいが、詳細検討が必要である（表３-11）。

２-５　インバウンド市場

世界の上位四カ国である中国、米国、西国、仏国のインバウンド市場を比較すると、外客一人当たりの消費額において、米国における消費額が圧倒的に大きい。中国は年によって異なるがスペインを若干上回る状況であり、ほぼ世界的な水準にあるといえる（表３-12）。到着地としての中国を非居住者の出

表3-11　主要国の国内観光者数（2018）（百万人）

国	2014	2018		2014	2018
中国（V）	3,611	5,539	仏国（V）	266	268
米国（V）	2,109	2,291	仏国（T）	196	190
英国（V）	1,699	1,822	日本（V）	595	562
英国（T）	114	119	日本（T）	297	291
			インド（T）	1,283	1,855

出典：UNWTO　eLibrary
注：Ｖは日帰り含み、Ｔは含まない数字

表３-12　米中仏西　インバウンド比較

		2014	2015	2016	2017	2018
中国	到着者数　千人	55,622	56,886	59,270	60,740	62,900
	支出額10億ドル	44,044	44,969	44,432	38,559	40,386
	一人当　ドル	792	791	750	635	642
米国	到着者数千人	75,379	77,774	76,407	77,187	79,746
	支出額10億ドル	191,919	206,936	206,650	210,655	214,680
	一人当　ドル	2,546	2,661	2,705	2,729	2,692
西国	到着者数千人	64,939	68,175	75,315	81,869	82,773
	支出額10億ドル	71,656	62,449	66,982	75,906	81,250
	一人当　ドル	1,103	916	889	927	982
仏国	到着者数千人	83,701	84,452	82,682	86,758	89,322
	支出額10億ドル	58,422	58,326	55,338	59,232	65,358
	一人当　ドル	698	691	669	683	732

出典：UNWTO　eLibrary

表３-13　籍・地域別非居住者到着状況（日帰り含む）（万人）

	2014	2018		2014	2018
香港	7,613	7,937	日本	272	269
マカオ	2,064	2,515	米国	209	248
台湾	537	614	ロシア	205	241
ミャンマー	13	1,238	モンゴル	108	192
ベトナム	171	759	総計	12,850	15,861
韓国	418	419	（うち宿泊者）	5,562	6,290

出典：WTO　eLibrary

発地から眺めてみた場合、香港、マカオ、台湾といった中華グループ、ミャンマー、ベトナム、ロシア、モンゴルといった国境共有諸国、観光客主体の韓国、日本、米国等の諸国に大別出来る。数の上では第一グループが最も大きい。第二グループでは、ミャンマー、ベトナムは通勤等経済活動の結びつきが強くなり、交流人口が急増しているのであろう（表３-13）。

３　欧州に見る人流・観光政策思想

３-１　欧州同盟としての観光政策

英国離脱後の欧州連合（EU）は二十七カ国が加盟し、2018年時点では人口約四億五千万人（世界の

約６％)、世界の名目GDPの約25％を有する政治経済同盟である。モノ、サービス、資本の自由な移動を確保し単一市場を発展させてきた。シェンゲン圏内の旅行については旅券等による管理が廃止された。通貨同盟は1999年に設立され、2002年に完全施行され、ユーロ通貨を使用する十九の加盟国で構成されている。

表３-14はEU二十七カ国に英国、スイス、ノルウェイを加えた三十カ国の人流状況を、名目一人当たりのGDP額の順にまとめたものである。旧ソ連圏の各国は、スロベニア、エストニア、チェコがキプロス、ギリシャを上回る以外は、すべて下位に位置する。EU加盟国はアイルランドを除きすべてシェンゲン協定加盟国（予定を含む）となっており、使用通貨も、スウェーデン、ハンガリー、チェコ、ポーランド、ルーマニア、ブルガリアを除き、すべてユーロを使用している。従って、平時において十九カ国では人流の観点で国内並みの移動の利便性が確保されている状況にある。

EUの人流・観光については、国境を超える旅行目的の業務比率は総じて低く、高くても二割程度である。従って大半がレジャーかVFRに分類され、英、独、仏ではVFRは三割程度であり、その効果も出ている。例えば、英国の出入国の相手国に、ルーマニア、ポーランドが、米、独、仏、西、愛蘭に次いで第六、七位に位置していること、ギリシャの出入国の相手国にトルコ、ブルガリアが位置すること（2018年値）なのである。しかしその結果、移民問題が先鋭化し英国のEU離脱にまで発展したことは、欧州の人流・観光活動にはマイナスの影響が予想される。同時に、スコットランド、北アイルランドの英国からの独立、EUへの再加盟等の動向にも興味が持たれる。

欧州各国の平均値は人口量で加重平均しており、独、仏、英、西の水準でほぼ決定される。人口が多いわりにGDPの少ないポーランド、ルーマニアが下方へ影響しているといえる。所得に比して旅行消費の多い国は、マルタ、キプロス、エストニアであり、人口規模も小さなところである。逆に旅行消費の少ない国は、英国、ベルギー、オランダである。フィンランド、ノルウェイ、スウェーデンは物価を反映して、国内旅行単価が高い。ギリシャは経済危機を反映して、海外旅行は低調である。

３-２　アウトバウンドと国内観光の統合分析

EU諸国に、英国、ノルウェイ、スイスを加えてTourism Satellite Accounts（TSA）を毎年まとめEurostat等によりDatabaseにアクセス出来る。観光政策の思想が明確に表れており、on tourism industriesとon trips of EU residentsの二つに大別する。前者は国境ではなく宿泊施設へのArrival数をforeign countryとreporting countryに分類し、後者はTrip数（出発）をDomesticとOutboundに分類して整理している。このTSAでは旅行行動を旅行者の国内外の旅行をパラレルに分析する。この傾向は台湾の旅行行動分析にも表れており、外貨獲得ではなく消費者政策として旅行をとらえている。

2017年データに基づく2019年版TSA分析によれば、宿泊旅行者の支出の九割がインバウンド関連であり、国内旅行者の支出の半分が日帰り旅行によるものである。その国内旅行支出はインバウンドの1.8倍であることを強調する。EUのアウトバウンド支出は2,990億ユーロ、独国英国仏国で57%、九カ国調査ではTrip当たり452ユーロ」である。経済活動としての観光は、スペインで生み出される付加価値が2,361億ユーロとEUの27％を占め、次いで独国1,053億ユーロ、12％である。国内供給に占める割合はクロアチア9.8%、マルタ5.8%、ポルトガル5.6%、スペイン5.1％でありEU平均3.4%.である。雇用については、十五カ国のまとめで1,650万人の仕事を生み出しており、イタリアでは420万人に上る。

EUを一つの地域として概観した場合、EU27居住者の宿泊海外旅行者数は、目的地欧州内が10億1,567万人、欧州外8,024万人である（表３-16）。EU内の宿泊施設に到着する宿泊旅行者は英国を加えた場合（二十八カ国）10億4,944万人、うち国境を越えてくる者が４億1,809万人、国内旅行者が６億3,135万

表３-14　欧州各国旅行事情（2018年値）

居住者出発国	一人当り名目GDP（千€）	国民一人当りの旅行消費額€	シェンゲン協定	通貨ユーロ圏	ＥＵ加盟国	居住者出発国	一人当り名目GDP（千€）	国民一人当りの旅行消費額€	シェンゲン協定	通貨ユーロ圏	ＥＵ加盟国
ルクセンブルグ	103	3,493	○	○	○	スペイン	27	872	○	○	○
スイス	74	1,962	○	×	×	キプロス	25	1,937	○	○	○
アイルランド	71	1,670	×	○	○	スロベニア	23	673	○	○	○
ノルウェイ	67	3,251	○	×	×	エストニア	21	1,599	○	○	○
デンマーク	54	2,605	○	○	○	チェッコ	21	511	○	○	○
オランダ	47	1,255	○	○	○	ポルトガル	21	307	○	○	○
スウェーデン	46	3,799	○	×	○	ギリシャ	17	214	○	○	○
オーストリー	45	1,753	○	○	○	リトアニア	17	429	○	○	○
フィンランド	44	2,640	○	○	○	スロバキア	17	569	○	×	○
ドイツ	41	2,015	○	○	○	ラトビア	16	332	○	○	○
ベルギー	41	854	○	○	○	ハンガリー	15	313	○	×	○
英（2013）	38	958	×	×	×	ポーランド	14	365	○	×	○
フランス	36	1,698	○	○	○	クロアチア	13	402	○	×	○
各国平均	31	1,371	—	—	—	ルーマニア	12	138	×	×	○
イタリア	30	444	○	○	○	ブルガリア	9	120	×	×	○
マルタ	27	1,274	○	○	○						

出典：EUSTAT　各国平均GDPは人口で加重平均

表３-15　2018年　居住者/非居住者の宿泊施設到着及び出国状況（百万人）

国名	外国人宿泊施設到着数	自国民宿泊施設到着数	上位五か国 上段はインバウン、下段はアウトバウンド				
	出国数	（うち欧州への出国数）					
フランス	52.5	119.0	英	独	白耳義	伊	瑞西
	220.2	209.1	西	伊	英	白耳義	独
スペイン	65.8	65.0	英	独	仏	北欧三国	伊
	156.4	153.3	仏	葡萄牙	伊	英	独
イタリア	63.2	64.9	独	米	仏	英	中国
	68.2	65.8	仏	西	独	墺太利	英
イギリス	43.5	78.6	米	仏	独	愛	西
	*159.4	*148.1	西	仏	伊	米	愛蘭
ドイツ	38.7	140.5	蘭	瑞西	米	英	伊
	267.9	252.8	墺太利	伊太利	土耳古	西	仏蘭西
オーストリア	27.0	13.1	瑞西	独	英	伊	蘭
	24.4	23.4	伊	独	クロアチア	西	希臘
ギリシア	20.9	7.8	独	英	ブルガリア	ユーゴ	伊
	6.6	6.5	ユーゴ	ブルガリア	土耳古	独	伊
オランダ	18.8	25.1	独	英	白耳義	米	仏
	44.6	41.9	独	仏	西	白耳義	伊

出典：EUSTAT、OECDstat　英国到着数はOFFICE for National StatisticsのHP　＊は2013年値

表３-16　2017年EU居住者の宿泊旅行Trip数

	EU-28	Europe	Allcountries
EU-27	991,903	1,015,693	1,095,933

表３-17　2017年EU所在宿泊施設への到着数

	Foreigncountry	Reportingcountry	Total
EU-27	374,621	552,780	927,401
EU-28	418,090	631,352	1,049,442

出典：Eurostat

表３-18　ロンドン訪問者（2018）

出発国	訪問者数（千人）	平均宿泊数	一人当たり支出額（£）	出発国	訪問者数（千人）	平均宿泊数	一人当たり支出額（£）
日本	192.7	6.3	1137	仏国	1834.6	4.4	383
韓国	137.1	5.7	790	ドイツ	1452.4	3.8	432
中国本土	278.5	9.2	1373	スペイン	1254.5	4.7	493
香港SR	181.0	27.8	1648	米国	2631.2	5.7	776
（注　Study除く）	150.1	6.7	1076	総計	19090.2	5.8	646
台湾	63.1	5.3	927				

注：香港の第２四半期を除いた数字。各国ともStudy目的のTouristは含まれている。
出典：右記HP　https://data.london.gov.uk/dataset/number-international-visitors-london

表３-19　2017年EU十大旅行客訪問地（百万泊）

訪問地名	宿泊数	訪問地名	宿泊数
カナリー諸島	104.4	ベネト・ヴェネチア	69.2
カタルーニア	83.0	アンダルシア	68.7
アドレア・クロアチア	81.9	コートダジュール	55.0
イルドフランス	80.1	ローヌアルプス	50.7
バレアレス諸島	70.7	バレンシア	49.9

出典：Eurostat

人である（表３-17）。人口3.4億のアメリカの宿泊海外旅行者数は一億人であるからほぼ妥当な結果である。EU内観光産業から見れば、無理に域外客に注力しなくても、所得の高い域内客の市場を狙うことが効率的であり、国境を超える数字に関心を示さず、内外共通の経済効果と仕事創出に注目をするのであろう。ただし、人口十四億の中国の宿泊海外旅行者は一億四千万人であり、EUにとっても大きな可能性を秘めている。

EUでは、国単位の分析のウェイトが低下しロンドン（表３-18）、パリといった都市単位、カナリー諸島といった地域単位の比較分析（表３-19）が求められる。

2024年オリンピックを予定しているパリは、そのGDPは7,090億ユーロ、人口は1,220万人であり、仏国のGDPの31%、人口の18.4%を占め、EUのGDPの4.6%、人口の2.4%を占めると自らを紹介し、パリ地区を訪問する国際観光客は、米国（4.8%）、英国（4.0%）、スペイン（3.1%）、イタリア（3.0%）、独国（3.0%）であり、欧州人（仏国人を含む）の割合で全体宿泊数の80.6%を占めているとする。

ロンドンを訪問する旅行者の行動を分析すると、欧州各国は宿泊日数、消費額とも四日前後で四百～五百ポンドに収斂しているのは、同じ経済圏であるからであろう。今後英国のEU離脱の影響に興味が持たれるが、あまり変化はないであろう。米国と台湾、韓国は旅行行動が似ているが、中国は宿泊数、支出額とも抜きん出ており、次いで日本の支出額が大きい。

4　これからの日本の国際観光政策

黒部アルペンルート開発者の佐伯宗義は、観光は「地域の個性の発揮」だとし、旧観光基本法の中央集権規定に反対した。しかしこの規定がなくても、東京を中心とした日本においては、地域は成功事例をまねることにより競って等質化してしまった。

人口稠密なアジア地区の所得水準が向上すれば訪日観光客が飛躍的に増大すること、そのために施設整備等が求められることは容易に想像出来るが、この量的拡大が観光においてどのような構造変革をもたらすのかこれからの実証調査の積み上げによる検証が必要である。国際的に中国人旅行者が大規模に増大し、漢字文化が観光世界のデファクトスタンダードの重要部分を形成するのであれば、そこに観光界における質的転換が見出せ、漢字文化圏である日本の観光課題として登場するのかもしれない（観光学全集『観光政策論』参照）。

4-1　日本人の旅行行動分析

1990年に日本人海外旅行者数が一千万人を超え2000年には1,780万人に達している。出国者数は人口規模に比例する。日本の人口は十一位（2019年、国連統計）であり、欧州等が陸上隣接国の多い点を勘案すれば1990年当時は国際標準の出国率と考えられた。しかしその後、ウクライナから順次十カ国に追い越され、その結果アウトバウンド支出額において、十四地域に追い抜かれ、世界の主要国住民が海外旅行を謳歌しているのに比べて、日本は長期間足踏み状態である。現在のインバウンドブームで受け取っている額はかつて日本人が海外で消費した金額と同レベルのものである。

出国率は所得水準と比例するが、日本人の出国率の低さは所得以外の要因も影響している。日本人の低出国率の原因を若者に求める見解がある。しかし旅行をけん引してきた人口規模の大きい団塊の世代が高齢化により比率を低めていることが最大の原因である。国際的にも日本の若者世代の構成比率が他の世代との比較において遜色なく（表３-20）、女性比率は男性を上回っている。

多少の経年変化はあるもののおよそ国民の四人に一人が旅券を所持しており、1999年以来女性が男性を上回っている。都道府県別にみると、上位は東京、神奈川、大阪、愛知、埼玉、千葉、兵庫と所得の

表３-20　2018年　年齢別旅行者割合比較表（千人、%）

	15以上旅行者数	15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 64	65 -
EU 27	248,831	14.0	15.6	17.5	17.3	14.8	17.4
(2012年値)	224,895	14.5	17.1	19.6	17.8	15.1	16.0
独国	53,946	13.7	15.9	15.1	18.5	16.4	20.3
(2012年値)	54,802	13.2	15.0	17.2	20.1	14.3	20.2
仏国	39,136	14.2	14.8	16.3	16.8	15.3	22.6
(2012年値)	38,381	12.4	16.6	19.4	14.5	17.4	19.6
日本	17,903	14.0	18.1	19.1	21.4	15.5	11.9
(2012年値)	17,546	10.5	20.0	21.3	19.4	17.5	11.3

出典：Eurostat、出入国管理統計　欧州はビジネス等旅行を含まない

高い地域の保有率が高い。出国率の低い地域と高い地域の差が、出国率の差ほどでないのは、東京等にリピーターが多いからである。十五歳～三十九歳を対象に日本旅行業協会が行った2008年調査によれば、国外旅行に出かけない理由は「旅行代金が高過ぎる」「手続きが面倒」が七割超であった。しかし他国との比較において、日本人旅行者の海外、国内旅行におけるパフォーマンスは悪くなく、全体としての出国数が長期に横ばいの間多くの国に追い抜かれ、日本のプレゼンスが低下したのである。

4-2　訪日観光客の増加

政府は訪日外客数の目標を二千万人から四千万人（2020年目標）に改定した。観光立国推進基本法の理念が国の誇りにあり、国際社会にふさわしい外客数の確保にあるとする限り、この四千万人の目標は日本の人口の33%程度であり国際水準からすれば妥当である。

旅行受取額の国際比較において、米国は一貫して第一位（2018年2,147＄B（10億、以下同じ））であり、二位の2.5倍以上を保持している。二位以下も常連国は、西、仏、伊、英、独の西欧諸国と中国本土、豪州、カナダに、タイ、香港、マカオが順次十位以内に入るようになっている。低迷していた日本は、2003年訪日客が増加しないにもかかわらず3.5＄Bから8.8＄Bに急増し、2006年に再び8.4＄Bに急減している。この乱高下は他国の動きとは異なっている。2010年の福島原発の影響を除けば、その後、訪日客の増加以上に受取額は増加し、2018年に日本42.1＄Bと初めて中国を上回った。同年、中国40.4＄B、マカオ40.4＄B、香港35.2＄Bであり、香港、マカオの健闘は中国本土客の影響による。

日本、台湾、韓国への中国本土客の比率は、政治的状況の変化や感染症に影響を受けた変動はあるものの、30%台へと収斂してきている（表３-21）。2018年の訪タイ中国人比率も27.5%と同じ傾向にあり、中国本土の世界人口に占める割合と、日本、韓国、台湾との距離を勘案すれば、おおむね妥当なところといえる。今後の中国本土の一人当たりGDPがいわゆる二万ドルの壁を突破してくれば、40%台以上に収斂してゆくことも十分に予想される。

4-3　極東において日本国の考えるべき観光政策

外客数、受取額の増加にもかかわらず日本の名目GDPは減少している。逆に2011年福島原発事故年

表３-21　日韓台旅行者比較

インバウンド				アウトバウンド			国内旅行		
		2017	2018		2017	2018		2017	2018
韓国	Visitor数	13,336	15,347	出国者数	26,496	28,696	tourist数	112,784	163,204
	中国本土客比率	31	34	出国率	52	56	excurtionist数	NA	NA
	平均滞在日数	7.00	7.20	平均滞在日数	9.02	NA	平均滞在日数	10.67	12.39
	PPPD	143.2	138.6	PPPD	128.0	NA	PPPD	54.3	70.3
台湾	Visitor数	10,740	11,067	出国者数	15,655	16,645	tourist数	55,952	NA
	中国本土客比率	25	36	出国率	66	71	excurtionist数	127,497	NA
	平均宿泊数	6.39	6.46	平均滞在日数	7.97	7.90	平均滞在日数	1.49	NA
	PPPD	179.5	NA	PPPD	196.9	NA	PPPD	48.3	NA
日本	Visitor数	28,691	31,192	出国者数	17,889	18,954	tourist数	323,328	291,052
	中国本土客比率	26	30	出国率	14	15	excurtionist数	324,182	270,727
	平均滞在日数	10.06	10.03	平均滞在日数	9.67	NA	平均滞在日数	3.31	3.21
	PPPD	128.1	144.7	PPPD	105.2	NA	PPPD	158.2	177.1

出典：UNWTO　eLIbrary　　トリップは1000　旅行支出額等はUS＄

は外客数の減少にもかかわらず名目GDPは横ばい（IMF統計の円建て）ないし増加（国連統計のドル建て）しているから、外客増加による国民経済への効果については精緻な分析が必要である。所得水準ではアイスランドからハワイに至るまで、日本のローカル地域は大きく水をあけられ、珠江デルタの都市住民にも日本の地方住民は所得で追い抜かれつつある。日本国民の所得を伸ばすことが出来れば、出国率も高まり、観光基本法が目的とする、国の誇り、地域の誇りの確保も図れる。

これまで世界の旅行地は米国を念頭に国際観光政策がとられてきた。国際航空政策は、IATA体制、オープン・スカイ政策等米国から発信されたものであり、旅行に必要な決済システムもクレジットカード等多くがドル決済を前提としたものであった。新しいビジネスモデルも、テーマパーク、ネット手配、シェアリング等やはり米国から発信されたものが大半であった。しかしこれからは、中国の観光政策や観光行動の影響も受けざるを得なくなってくる。銀聯カードを先頭に微信（WeChat）はもとより、携提旅行（CTRIP）、滴滴出行、百度、途家、アリペイ（支付宝）、テンセント（騰訊）と次々と進出してきている。

中国本土来訪者の増大は当然のことながら、日本の人流・観光事業に大きな影響をもたらす。春節等のシーズンの繁忙期化はもちろんのこと、中国本土において発生する現象が直ちに日本に影響するようになる。中国本土来訪者に対応できない国内観光産業は競争力を確保できなくなる恐れが高くなる。旅行の手配も、巨大な中国本土来訪者需要の延長上に、日本をはじめ周辺諸国の観光地が存在することになる。これまで日本語バリアで守られてきた諸産業と同様に、人流・観光産業も日本語バリアの効果が薄くなる世界に突入する。それとは逆に、中国本土来訪者比率が高くなれば、歴史認識問題への対応、中国本土でのCovid-19発生等が、日本の経済社会を揺るがす大きな問題となる。

第８節　地域観光政策とその意味

１　地域観光政策概念が抱える根本的不協和

観光立国推進基本法は災害対策基本法や新型インフルエンザ等対策特別措置法と対照をなし、環境基本法を超える規定が制定されている。災害対策基本法においては、国の計画に従って都道府県が計画を作成し、都道府県の計画に従って市町村が計画を作成する義務がある。環境基本法においては、国の作成する基本計画を基本とするものの、自治体に基本計画を作成する義務はない。これに対して観光立国推進基本法は、自治体は同法の基本理念にはのっとるものの、区域の特性を活かした施策を策定・実施する責務を有するとする。

政策論議の対象とされる観光は本質的にアナーキーな部分を抱える。賭博、風俗、薬物、暴力等といったものに限らず、医療行為等においても、法や意識の規制があれば、規制回避の人の移動が行われ、国際的な人流ビジネスが発生する。しかし、このように観光が差異を基にした地域の個性の発揮を本質とすると、観光概念は政策概念と本質的に不協和なものを抱えてしまう。政策とは、税や刑罰を担保として権力を行使して行われるものであり、経済市場では機能しないところを補うものである。個性が乏しい地域に対して、個性が発揮出来るようにするため権力を行使するのである。市場で個性が発揮出来るものには一般的な商標登録保護等で十分であり、無名な地域の商品ブランドを高めるために、財政資金の投入等権力を行使することが政策である。

観光立国推進基本法は、国の誇りの確保を理念として、外客数を問題にする。しかし、同法は地域の

誇りも理念としている。地域の誇りを問題とする場合には、論理的には地域外からの訪問客数を問題にするということになり、欧米客に代表される外客にこだわる政策的必然性はない。更に、経済効果を狙った自治体の外客誘致理念は国境にこだわる必然性はない。地域外からの富や旅行客の流入理念として行使され、海外も含めた地域外からの旅行者の概念が重視される。ハワイ州が作成する訪問客統計は、米国東部、米国西部、カナダ、日本等の分類によっている。

2　地域観光政策の目的

観光立国推進基本法は、訪問客数の増加が地域の誇りになると考える。しかし多くの地域では、経済効果を期待した施策が求められ、費用対効果が問題となるのである。これまでも国土の均衡ある発展目標のもと、地域間格差是正策が推進されてきたが、人口減少が叫ばれ始めた頃からその認識が次第に薄くなった。しかし、極東地区からの来訪者数の増大が、再び我々に日本国内の地域間格差を気づかせることとなった。

表３-22は極東における一人当たり名目GDPの地域間比較をしたものである。マカオ、東京、香港は国際水準と比較しても、一人当たりGDPは十分に水準に達している。台湾、沖縄、珠江デルタの都市もほぼ同じ経済水準に収斂している。西日本の各地も韓国の経済水準と同じ程度に収斂している。豊かになった珠江デルタの人たちが香港に押しかけ香港経済を救ったように、今度は日本に押しかけている背景も理解出来る。今後中国本土の経済水準が上昇すれば、極東地域内の旅行事情は、欧州内の状況に近づくと思われるが、問題は日本の地方部の出国率の低さにあるのかもしれない。

現実に外客が増加しても地域住民の所得は向上していない。その解決策として地消地産等が唱えられている。流通革命前は全国に存在した地酒、地醤油等は全国ブランドに席巻された。ボリュームディスカウントを禁止しない限り当然の流れであった。大店舗法に基づき地元商工会議所等が行っていた商業活動調整協議会の活動も地元消費者からの反発が強まり廃止された。その反動もあり地消地産が唱えられるのである。トランプ大統領が唱えているアメリカファーストも同じである。しかし、それでは世界経済は停滞する。消費物資の多くが海外生産されていることは、Covid-19でサプライチェーンに支障が出たことからも理解されている。「地元○○ファースト」も行き過ぎれば日本経済が停滞してしまう。

表３-22　名目GDP/人（2018国連）と出国（境）率（2018年）

	一人当り GDPドル	出国率%		一人当り GDPドル	出国率%
中国平均	9,617	9.4	青森(2016)	32,187	3.4
武漢(2017)	17,587		島根(2016)	33,218	4.6
広州	22,213		韓国平均	33,627	52.2
台湾平均	25,792	66.0	新潟(2017)	36,082	6.1
沖縄(2016)	27,034	10.2	日本平均	39,087	15.3
深圳	27,081		香港	48,821	1,238.0(163.7)
鹿児島(2016)	29,882	4.8	東京(2017)	70,309	30.2
高知(2016)	30,510	5.4	マカオ	86,249	

出典：各国政府観光局、内閣府等資料　香港のカッコ内は航空機による出国率

3　大都市観光の方向性

3-1　訪問客数を競う大都市

CNNによれば、観光客数でロンドン市長が世界一宣言を行い、パリ副市長が「五輪の前後はロンドンに人が集まったかもしれないが、世界一という触れ込みは事実に反する」と主張した。その影響もあり、パリ市が作成する訪問客数を比較する資料では、グレーターパリの面積はグレーターロンドンの48%であることを強調している。

世界の大都市も都市の魅力を訪問客数で競う時代である。これに早くから気が付いていたのが石原都知事であり、小泉総理より前に観光政策の重要性を強調していた。1999年６月都議会で世界主要都市との比較で外国人来訪数が低いとの認識のもと、東京の集客力強化を訴えている。東京駅丸の内駅舎の復元や都道で無電柱化を推進し、ランドマークとして江戸城を実現したいと議会発言している。

世界の大都市は自由の女神、ロンドン塔、エッフェル塔、紫禁城等の世界遺産のランドマークを持つが、皇居・二重橋は、国宝どころか世界遺産でもない。バッキンガム宮殿と同じく、ユネスコの権威が不要だからである。従って、CNNやBBCで繰り返し流される東京タワーがとりあえずランドマークなのである。

高額所得者の集中と同様に集客力のある観光資源も東京に集中する。重要文化財も東京に集中する傾向が見られた。興行収入の大都市集中は既に戦時税制導入時から認識され、旧入場税譲与税法が制定された。今は地方消費税として消費地の自治体に配布されている。外客統計に現れるエンターテインメント費は、美術館やミュージカル等の集中するロンドン、パリ、ニューヨークで多く消費されている。

3-2　欧米における日本人客と中国人客

アジア圏の北京、東京、ソウルは、訪問者数がロンドン、パリとの比較では少ないが、中国の経済成長が進展すれば、欧州大都市並みの水準に近づくことが予想される。

ニューヨーク、東京、北京は、宿泊者の三割弱がその地域の住民となっており、大都市住民にとって自地域が宿泊を伴う観光地になっている（表3-23）。日常と非日常の差が少なくなってきているのであろう。

世界のショーウィンドウであるロンドン、パリ、ニューヨークでは中国人と日本人の存在感が逆転し、訪問者数、支出面でも中国との差が大きくなっている。

石原東京都知事はロンドン、パリをライバル視したが、これからはソウル、北京といった極東の都市に加えてアセアンの都市との比較も求められる。民間調査資料での都市別の宿泊者数等（表３-24）を比較すると、人口稠密なアセアン内のバンコックがロンドンを若干上回って第一位であり、シンガポール、クアラルンプールも十位以内に入っている。支出額においても、アセアン諸国のシンガポール、バンコック、クアラルンプールは上位にある。他国から訪問してもらって地域の誇りを見てもらうという意味での訪問外客数においては、ロンドン、パリはほぼ同水準である。米国からの訪問客が第一位であ

表３-23　大都市の域内宿泊客比較（2018）

		ニューヨーク	東京	北京
国内客数	百万人	51.6	35.52	306.932
うち域内	千人	18.704(Metro)	10.415（都民）	117.170

出典：1ドル110円、1元0.145ドル換算　　東京：平成30年訪都旅行者数等実態調査
ニューヨーク：https://www.baruch.cuny.edu/nycdata/tourism/visitors.html
北京：http://202.96.40.155/nj/main/2019-tjnj/zk/indexeh.htm

表３-24　国際旅行都市指標（2018年値）

都市名	人口（千人）	国際宿泊来訪者数（百万人）	平均滞在日数	平均支出額（ドル）	総支出額（10億ドル）	訪問者上位三か国・地域		
						1	2	3
バンコク	8,281	22.78	4.8	184	20.03	中国	日本	韓国
パリ	10,901	19.10	2.5	296	14.06	米国	英国	スペイン
ロンドン	8,908	19.09	5.8	148	16.47	米国	フランス	ドイツ
ドバイ	3,192	15.93	3.5	553	30.82	インド	サウジ	英国
シンガポール	5,639	14.67	4.2	272	16.56	中国	インドネシア	インド
クアランプール	7,564	13.79	5.7	142	11.13	中国	タイ	インドネシア
ニューヨーク	8,399	13.60	7.9	152	16.43	英国	中国	カナダ
イスタンブール	14,751	13.40	5.8	102	8.26	ドイツ	イラン	サウジ
東京	13,839	12.93	5.4	196	13.77	中国	韓国	台湾
アンタルヤ	2,464	12.41	14.0	44	7.65	ロシア	ドイツ	ウクライナ
ソウル	9,963	11.25	5.3	155	9.31	中国	日本	台湾
大阪	8,819	10.14	3.0	223	NA	中国	韓国	台湾
メッカ	1,967	10.00	14.9	136	20.09	パキスタン	クウェート	インド
プケ	76	9.89	4.9	247	12.01	中国	ロシア	ドイツ
パタヤ	107	9.44	4.1	164	NA	中国	ロシア	韓国
北京	21,542	4.00	NA	NA	5.52	米国	香港	台湾

出典：マスターカード社「Global Destination Cities Index 2019」、北京市統計局

り、次いでロンドン、パリの相互の訪問客に、独国、スペインと近隣国からの訪問者が多い。このことは消費額においてロンドンの資料を見ると理解出来る。

４　離島、寒冷地等の観光政策の方向

４-１　所得政策として考える観光の評価

北海道もハワイも十九世紀末に日本人の入植がはじまり、1940年には北海道に約三百万人、ハワイに約九万人（日系として十五万人）の入植者が存在した。2020年現在、北海道の人口は約五百三十万人であり、ハワイは沖縄と同じ定住人口約百四十万人である。2018年前後の外国人を含む島外からの訪問客もそれぞれ年間約八～九百万人と大きな差はない。所得水準も為替水準にもよるが、バブル期においてはそれほど大きな違いはなかった。しかしバブル崩壊後、一人当たりの名目GDPは、ハワイと北海道、沖縄の間ではその差が拡大して推移している。ハワイと同じ訪問客数の水準にありながら、地域経済が低迷しているのは、訪問客が所得水準の高い北米のウェイトが高いハワイと、日本人及び極東からの訪問客が中心の北海道、沖縄の差となっている。

４-２　観光地ハワイの状況

1898年米国準州になったハワイの観光政策が優れているのは、戦時を除き1927年から政策のもととなる統計を毎年詳細に取り続けていることであり、大恐慌時の数字もきちんと把握している。

2018年時点でのハワイへの域外到着航空旅客は約九百八十万人であり、うち国際旅客は約三百万人となっている。この数字は島外客が九百八十万人、うち外国人客が三百万人の沖縄、道外客約九百二十万

表３-25　ハワイと沖縄、北海道の名目所得の伸び（千円、ドル）

	1975	1985	1995	2005	2010	2014	2016	2017	2018
北海道	1,193	2,321	3,471	3,657	3,285	3,340	3,521		
沖縄県	883	1,823	2,553	2,624	2,603	2,763	2,974	3,158	
ハワイ州	9,340	19,931	31,152	44,961	50,201	54,506	57,907	61,696	64,096

出典：内閣府統計表、HAWAIIGOV（名目）

表３-26　ハワイの統計　宿泊訪問者数推移：1927-2018

年	合計	国内線到着	国際線到着	年	合計	国内線到着	国際線到着
1927	17,451	15,693	1,758	1950	46,593	*	*
1933	10,111	9,345	766	1951	51,463	45,227	6,236
1939	24,390	21,737	2,653	1960	296,249	235,262	60,986
1940	25,373	*	*	1970	1,745,904	1,273,639	472,265
1941	31,846	30,425	1,421	1980	3,928,789	2,793,101	1,135,688
1942-1945	中止	*	*	1990	6,723,531	4,315,161	2,408,370
1946	15,000	*	*	2000	6,948,595	4,446,936	2,501,659
1949	34,386	*	*	2018	9,761,448	6,736,736	3,024,712

出典：2015 ANNUAL VISITOR RESEARCH REPORT（FINAL）等

表３-27　2018年ハワイにおける訪問客（航空）状況

		米国西部	米国東部	カナダ	日本	中国本土	台湾	韓国	総航空客	クルーズ船
訪問客数　万人		420	217	55	149	12	2	23	976	25
平均滞在日数　泊		8.9	9.9	12.3	6.0	7.7	9.3	7.4	9.0	7.5
リピート率％		81	59	64	67	22	30	22	67	56
パック利用率％		16	19	19	56	53	37	44	26	
ネット個人手配率％		83	80	80	40	45	62	54	73	
宿泊設備％	ホテル等	50	59	43	82	86	73	87	60	ホテル等44
	コンド	20	14	35	13	14	17	8	17	
	貸家	12	11	15	1	4	9	7	10	船内宿泊
	タイムシェア	11	9	9	6	1	2	0	9	
	親戚友人宅	12	12	4	1	2	9	3	9	50
一人一日支出額＄		176	210	164	241	349	241	292	199	253
支出内容（＄）	宿泊費	82	93	81	86	97	77	93	85	20
	食事飲物	38	42	34	50	54	51	64	41	14
	買物	17	19	14	66	115	57	79	27	19
	レジャー	16	22	12	18	36	23	28	18	3
	域内交通	19	23	18	12	37	27	25	20	8
訪問月	第一位	7月	7月	3月	8月	2月	6月	1月	7月	24
	第二位	6月	3月	1月	3月	6月	2月	2月	6月	（ローカルツアー）
訪問率（％）	オアフ島	42	58	43	94	97	96	98	60	
	マウイ島	36	37	51	3	22	21	14	30	162
	ハワイ島	17	21	17	12	33	27	11	17	（船内消費）
	カウアイ島	17	19	17	2	3	4	4	14	

出典：MARKETING EFFECTIVENESS STUDY: 2018 ANNUAL VISITOR RESEARCH REPORT

人、うち外国人客が三百万人の北海道とほぼ同じ状況である。1960年代から航空機の発達により旅行客が急激に増加し、1970年代からの増加は日本人観光客の増加が寄与している。

ハワイは米国西部（約40%）、米国東部（約20%）、カナダ（約５%）、日本（約15%）及びその他におおむね市場区分され、国内、国外といった区分をしない。Domesticは国内線利用客、Internationalは国際線利用客の分類になっている。日本からの訪問が2009年にはピーク時1995年の半減となる一方で米国西部からの訪問者が増加している。消費額においてはカナダが日本の埋め合わせをしている。これからのマーケットとして中国本土に注目をしてデータ収集を行っている等が観光局のレポートから読み取れる。

４-３　通年型観光地の形成

常夏の島だけに繁忙期への集中度は低い。最も旅客が多い季節は十二月から六、七月に移行している。カナダ、韓国からの訪問客は冬季の避寒と目的がはっきりしている。日本人は春、夏休期に集中しており、休み方の習慣が表れている。中国のウェイトが高まると、春節等がハワイの観光シーズンにも影響するであろう。訪問する島は、米国、カナダ人の特定の島への集中度は低く、アジア勢はオアフ島への集中度が高い。ハワイ州観光局は各島への均等送客に腐心しており、データ収集分析にその対応ぶりが表れている。リピーターは西海岸、日本、東海岸、カナダといった訪問者数の多いところが高いが、今後極東諸国の数が増加すれば、その地域のリピート率も高くなると思われる。米国、カナダ、韓国、中国等は一週間以上の滞在であるが、日本からの訪問者の滞在日数は短い。アジア地域からの訪問者にパックツアー利用者の割合が高く、米国、カナダからの訪問者は二割を切っており、ネット利用の完全な個人手配による旅行形態が八割を超えている。

４-４　ハワイにおける消費行動と属性

米国も日本も団体旅行やパック旅行での消費額が多くなる傾向がある。宿泊設備は、アジア勢のホテル使用率が高く、米国、カナダからの来訪者のホテル利用は半数程度であり、タイムシェア、貸家・友人宅と多岐にわたる。訪問目的のうち８%程度がVFRである。VFRは平均11.1日滞在と長期であり、リピート率は八割、九割以上は自己手配による。六割が友人親戚宅に宿泊しホテル利用は26%である。今後の増加が期待出来る韓国、中国本土客にVFR目的が増加するであろう。

消費行動はアジア勢の買い物比率が米国、カナダと比べて三倍以上多い。急激な低下傾向にはあるものの中国はまだ百十五ドルと多額の消費をしている。宿泊費は米国・アジア間にあまり差がない。一人一日当たりの消費額は、団体手配等より個人手配が、MCI参加よりもレジャー目的が、初めての訪問者よりもリピーターが、ホテル宿泊者よりもタイムシェア施設のほうが、それぞれ少なくなる傾向にある。

４-５　沖縄の観光と所得の状況

沖縄県住民の所得が島外客の増加に合わせて増加しているわけではない。ハワイ住民の所得との比較においては約半分のレベルである。これを沖縄県内の市町村ごとに分析すると、恩納村、那覇市、竹富島等の観光地を抱える地域の所得が相対的に高いものの、際立ったものではなく、助成措置の手厚い大規模サトウキビ栽培が中心の南大東島町、米軍基地が所在する嘉手納町の住民所得は観光地を上回っている。

観光地としての沖縄をハワイと比較すると、消費額は訪問客一人当たり73,355円（2018年度）と京都市を訪れる外国人の34,593円（2017年度）よりは多いがハワイ訪問者の1,789ドルには及ばない。ハ

ワイでも一人一日当たり消費額は平均199ドルである。沖縄の滞在日数は3.78日と、日本の全国平均1.9日よりは長いものの、ハワイの平均滞在日数8.99日にははるかに及ばないからである。

この構造から、極東からの来訪者の増加をハワイ並みの消費構造に近づけられるかがこれからの観光政策の課題であるとは単純には結論付けられない。ハワイ並みの消費構造になったとして、沖縄がハワイ並みの所得構造になるかの保証はない。旅行者が沖縄で消費される金額が、沖縄の雇用水準の増進等沖縄経済の中で活用されず、他地域に流出してしまうようでは、地元住民の所得は増加しないからである。

４-６　オールインワン型のクルーズシップ

クルーズ客の増加に期待する意見がある。沖縄が東シナ海及び南シナ海を中心とするクルーズ船の寄港地になることは地理的に可能性を秘めている。日本人のクルーズに対する関心の高さに比べ、日本人旅行者の選好性は低いものの、中国本土客は外洋に接する機会の少ない内陸部居住者を中心としてクルーズ志向が高いと思われるからである。

しかし、クルーズビジネスモデルは日本旅館と同じくオールインワン型であり、宿泊、飲食等はすべてクルーズ船内で消費されることを基本パターンとしている（表３-28）。寄港地での消費は、ハワイでもカリブ海でも上陸時一人平均百ドル程度の消費で、しかもカリブ海では時計宝石が最大支出項目であるから、地元への経済効果には限界があることも認識しておかなければならない。またハワイにおける消費（PPPD）において、米国籍船では332.2＄であるのに対して外国籍船では82.3＄である。

４-７　所得倍増の成功例、アイスランド

北海道は、第一次産業はもとより、苫小牧東部等工業開発も一部を除き国際競争力を持ったものとはならなかったものの、日本経済の恩恵を受けて先進国水準の生活レベルを維持してきた。しかし近年他の先進国と比較して所得格差が目立ち始めている。同じ寒冷地であるアイスランド、アラスカの一人当たりの名目GDPは北海道の二倍以上であり、中でもアラスカは資源が豊富なこともあり、北海道の二倍を超える豊かさを示している（表３-29）。その結果、出国率において二けた以上の差が出ている。

表３-28　定員3500人のカリブ海クルーズ船乗客・乗員の上陸時平均消費額

	到着人数	上陸訪問数	平均消費額（ドル）	総計（ドル）
乗客	3,500	3,080	103.67	319,300
乗員	1,400	560	67.10	37,575
総計	4,900	3,640	98.04	356,875

出典：Business Research and Economic Advisors, Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economics, Florida-Caribbean Cruise Association, 2015

表３-29　寒冷観光地比較（2018）

地域	単位	アイスランド	フィンランド	ニュージーランド	アラスカ	北海道
一人当名目GDP（国連）	ドル	76,624	49,955	43,776	73,205	32,009
人口　（国連）	万人	34	552	474	74	534
面積	千Km^2	103	338	268	1718	83
宿泊出国（地域）率	%	198	171	63		5.6
地域外客延宿泊数	万人	744	684	1759	203	919

注：北海道のGDPは内閣府発表の2016年名目値、為替レートは110円＝１ドル
　　アラスカは2018年夏の訪問者数、北海道は訪問者数

高緯度地域における観光業の成功例としてアイスランドが挙げられる。自国通貨アイスランド・クローナを有するアイスランドは、2008年のデフォルト以来、通貨暴落の恩恵を受けて輸出増で景気が順調に回復した。2007年には１ドル60アイスランド・クローナだったが、債務不履行の後に１ドル125アイスランド・クローナまで暴落した。北海道でいえば、１ドル110円が240円の円安に相当するものである。この通貨安はアイスランドの輸出産業、例えば観光業に追い風を与え、2011年度には五十六万人の観光客を呼び込み、国家全体として輸出主導の景気回復によって３％を越える経済成長を記録した。2012年には失業率を4.5％にまで改善させた。この数字はEUの平均失業率よりもはるかに低い。そして人口規模は違うとはいえ、一人当たり名目GDPは北海道の二倍を超える高額所得地域となったのである。

北海道庁は従来外客数が少ないとの認識を強調していたが、実は北海道の道外入込客数は2007年度においても六百四十九万人とベルギーの外客数七百万人とほぼ同程度であった。現在では道外客九百十九万人と宿泊客が多く、中国本土、台湾等からの訪問者を中心に外客も三百万人を超え、訪問客数に比べて道民所得が見劣りするようになった。

北海道にとって、高所得者が多く有力観光客市場である東京都・羽田と札幌の距離は約870キロであり、札幌・博多間は1,820キロである。欧州諸国にとっての有力観光客市場であるベルリンからウィーンまで500キロ、ロンドンまで900キロ、マドリッドまで1,850キロであるから、北海道が観光施策を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ある。

豪州からのスキー客の増加が北海道の明るい話題として取り上げられる。しかし豪州ヴィクトリア州においては、スキーヤーは日本人の想像を超える長期の連続宿泊をしており、比較にならないことの冷静な認識も必要である。

5　カジノと地域観光政策

5-1　リゾート法とIR法

特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律（カジノ法）が規定する特定複合観光施設（IR（Integrated Resorts））とは、カジノ、会議場施設その他の観光の振興に寄与すると認められる施設が一体となっている施設で民間事業者が設置及び運営をするものをいう。カジノ法とリゾート法の違いはカジノの存在であり、カジノがなければリゾート法の改正でも対応が可能であった。日本では公営競技に加え風俗産業の位置付けのパチンコ等があるものの、逆にギャンブル依存症対策が遅れていた。厚生労働省はギャンブル依存症が疑われる人が５％程度存在するという推計値を発表している。欧州では独国のカジノが最も歴史が古いが、賭博市場は縮小傾向にありゲームセンターとカジノがパイを奪い合う競合関係にある。

5-2　ラスベガス

カジノ法はカジノが地域経済振興に寄与するという認識であるが、ラスベガスは自国民の利用を重視し、マカオはマカオ住民の利用を認めない。米国でのゲーミング収入の上位は、ネヴァダ州が一位11,917百万ドルであり、二位ペンシルバニア州3,251百万ドルを大きく上回っているが、ラスベガスの一人当たりのGDP額は全米平均を下回っている（表３-30）。

砂漠地帯に立地するラスベガスは、ギャンブルで人を呼ぶコンセプトの限界が見え始め、市域外の隣接地域に、郡当局と宿泊協会、商工会議所等が一体となり、家族向けアミューズメントを軸にコンベンションで人を集める施設（IR）を整備した。シンガポールも、一つの建物にアミューズメントと宿泊、

ギャンブルを取り入れるラスベガスシステムが可能だったのは、ほかに呼び物がないからであった。日本の場合IRの要素が近辺にありIRを作っても売り上げがそれほど伸びない可能性がある。欧州の主要都市と同様、日本の主要都市は人工的なIRには不向きで、香港、ドバイ、ドーハ等の地域向きなのである。なお、ネヴァダ州は、賭博に限らず売春、無過失離婚が合法化されており、制度の差異が観光資源を生みだすという特色をいかんなく発揮し、米国民にとって最も行ってみたい都市となっている。しかし制度の違いを活用した観光資源は、人為的リスクをもち、賭博はその地域の総合判断により変更されることが事業リスクにもつながることを認識すべきである。

5-3　マカオ

マカオ（Ⓗマカオ歴史市街地区）のカジノ事業経営が、2002年に対外開放された。以来、一人当りのGDP伸び率で判断する限り、三万五千ドル程度であったものが2019年では八万ドルを超えているから、地域観光政策的には成功している。マカオ来訪者の九割は中国本土客である。宿泊者の滞在日数は平均一～二泊程度である。2018年10月に開通したマカオ大橋の影響は大きく、香港からの陸路客が2017年と2019年の比較において千六十六万人増加している。海路客の四百九十七万人減少分を考慮しても五百七十万人陸路客が増加したと考えられ、日帰客の増加分五百四十万人にほぼ相当する数字である。一方総訪問者の増加との比較において、ゲーミング関係及び非ゲーミング関係いずれも総消費額は変わらないことから、マカオ大橋による香港からの日帰り客の増加は、消費には寄与していないことが分かる。

マカオ来訪者は全体として四百億ドル程度の消費をし、そのうち三百億ドル程度がゲーミングである。居住地別に概観すると、ゲーミング代金を別にして、本土から来訪する宿泊個人客の一人当たりの消費

表３-30　ラスベガスの住民所得推移

年	一人当り実質GDP/人（2009値）		一人当り名目所得額
	全米	ネバダ州	ラスベガス
2016	50,577	43,820	42,284
2013	48,538	43,075	37,966
2009	46,680	44,774	35,075
2007	49,126	52,818	39,950

出典：Department of Numbers,http://www.deptofnumbers.com/gdp/nevada/

表３-31　マカオにおけるゲーム支出額と税収（百万ドル）

西暦	訪問客数　万人（日帰率）	GDP	總旅客消費	一人当消費ゲーム除（$）	Gaming expense
2019	3,940（53%）	54,334	39,875	203	29,491
2018	3,580（48%）	55,583	40,915	243	29,911
2015	3,071（53%）	45,330	30,780	208	22,736
2013	2,932（51%）	51,245	51,617	254	44,842
2008	2,293（54%）	17,652	15,561	216	13,383
西暦	other expence	公共財政総収入	Gambling Tax	Tourism Tax	名目GDP/人
2019	10,384	16,688		118	81,152
2018	10,731	16,776	13,348	124	81,728
2015	8,044	13,722	10,554	83	70,133
2013	6,737	19,439	15,842	81	84,860
2008	2,177	7,204	4,946	34	38,087

出典：MACAO TOURISM DATA

表３-32　旅行消費額（シンガポールドル）

西暦	来訪者居住地	中国本土	マレーシア	インドネシア	インド	豪州	訪問者平均（うち観光、カジノ）	
2017	観光、カジノを除く旅行額（百万）	3,878	837	2,653	1,546	1,255	総計	26,807
	一人当旅行支払額	1,202	717	898	1,215	1,160	1,539（322）	
2018	観光、カジノを除く旅行額（百万）	3,914	824	2,855	1,746	1,303	総計	26,942
	一人当旅行支払額	1,146	657	945	1,212	1,177	1,456（317）	

出典：Overseas Visitors Survey

額（2014年）は618ドルと、欧米居住者の二倍近い金額であったが、2015年には460ドルと急減した。マカオ政府は観光事業税（Tourism Tax）を徴収しており、その額は2019年111億ドルにのぼる。2015年にゲーミング消費額が対前年比で33%減と急減し、税収も減少している。2015年に中国本土からの訪問者が消費を控えざるを得なかった政治的影響が表れている。

5-4　シンガポール

シンガポール来訪者は、近隣諸国のインドネシア、マレーシアに加え、中国本土、インド、豪州が多い。この来訪者には陸路の来訪者は含まれない。一日四十万人年一億人近い通勤客がマレーシア国境で発生しているが、UNWTO統計には報告されていない。

シンガポール政府はIRとしてカジノを認め、2010年から２カ所で運営されている。一人当たりのGDPの伸び率をみると経済成長に寄与している。観光客は国籍を問わずIRが有料施設としては人気の訪問地となっている。カジノ税を含むBetting TAXの税収額はここ数年横ばいか下降気味である。カジノ専門誌は中国本土客数の減少を報道し、その理由を中国政府がビザ発給に制約が生じたことにあると解説している。シンガポール政府統計の発表においては、顧客の国別支出額に観光、ギャンブル費を含めていない配慮をしている。

第９節　国際人流政策　～外国人観光客と外国人労働者～

世界の主要都市を支える構造が、外国人労働者依存型になってきている（表３-33）。特に人口の少ないサウジアラビア、UAE、シンガポール、香港等の高所得都市社会が外国人労働者に支えられている状態になっている。従って、人流・観光政策からは、外国人観光客と外国人労働者の構造を認識しておく必要がある。また国際金融におけるレミッタンス（外国送金）市場も巨大マーケットに成長している。

1　外国人労働者と外国人観光客の総合的検討

長期的には観光客の出発国の経済成長力ではあるものの、外国人観光客が増加する中短期的最大の要因は為替市場の役割も大きく、円安はその追い風となっている。その一方、外国人労働者を引き付ける要因は、経済力による賃金格差であり、中短期的には円安はマイナスに左右し、観光客をひきつける要因とは逆の働きをしている。結果的に外国人労働者の増減はVFRの増減と方向が一致する。

旅行目的のうちレジャーとVFRの関係は相反関係にあるが、経済関係が緊密化すれば総数は増加する。LCCの発展等による航空運賃の低廉化は双方にプラス効果がある。

表３-33　世界の移民人口（国連）国別ランキング（万人）

国名	順位	移民数	国名	順位	移民数	国名	順位	移民数	国名	順位	移民数
米国	1	5,066	イギリス	5	955	豪州	9	755	マレーシア	18	343
ドイツ	2	1,313	UAE	6	859	スペイン	11	610	日本	26	250
サウジアラビア	3	1,312	フランス	7	833	タイ	17	364	シンガポール	32	216
ロシア	4	1,164	カナダ	8	796	香港	22	294	韓国	45	116

出典：グローバルノート - 国際統計・国別統計専門サイト、サウジアラビア、日本、韓国、マレーシアは外国籍人口ベース、その他は外国生まれベース

表３-34　2018年旅行目的割合比率（宿泊を伴う国内・海外合計の旅行回数割合）（%）

出発居住地地	VFR	観光	仕事	出発居住地地	VFR	観光	仕事	出発居住地地	VFR	観光	仕事
ルーマニア	48	46	3	フランス	32	50	11	イタリア	25	60	13
スウェーデン	43	36	18	英国(2016年値)	31	50	15	スイス	24	63	7
ポルトガル	41	45	10	ドイツ	27	53	16	ギリシャ	21	70	4
スペイン	37	53	5	オランダ	26	65	8	ベルギー	13	77	8

出典：Eurostat

日本は移民比率では、韓国百六十位、日本百六十九位であるものの、1970年から1997年増加数では、独米英に次ぐ四位である。外国人観光客の増加とともに増えている現象は、経済格差や為替に起因するとは考えられず、同じアジアの中でも、中国、韓国、台湾といった観光客が増加する地域と、外国人労働者が増加する、ベトナム、ミャンマー等の地域に区分されているのであろう。

2　都市の発展と人口増加策

米国商務省では留学生も短期訪問者も区別なく経済効果の分析を行っている。観光政策が地域経済の活性化を目的とするのであればなおさらである。

幕末期、日本と米国は人口規模が同程度であった。その米国の大都市は現在domestic migrationの減少をinternational migrationの増加によりその活動を支えており、同時に訪問者数の確保にも寄与している。

地域観光政策において、二百万人を超える外国人長期滞在者とVFRを中心とした外客誘致を切り離しては考えられないことを認識しておく必要がある。独国の観光政策においては、トルコを例に明示的に独国・トルコ間の人の移動が増加する効果を認識し、VFRの増加がその一部を説明出来るとしている。表３-34は欧州諸国居住者の旅行目的に占めるVFR割合を見たものであり、観光についで大きなものとなっている。アセアン・中国間、北米・欧州間のVFR割合の高さは移民等の歴史による。日本は韓国等との間にVFRの人流があるものの、全体的にVFR割合が低い。

3　旅行者等の国境意識の希薄化への対応

国境を越えた日帰り人流が大量に発生し、国境の意味が大きく変化してきている。シェンゲン協定締結の欧州等の旅行先進地域では国境意識が希薄であり、アセアン諸国や極東地域においてもその傾向が強まっているなか、日本は例外的に外国人観光客数にこだわる行政の姿勢が強まっている。

旅行者の行動様式は世界中近似化している。PPPDは国を問わず百ドルに収斂してきている。グローバル化した経済構造が反映しているのである。Google、Uber、Airbnb等の普及がその傾向を加速している。宗教、言語等の差異はあるものの、情報の普及、技術の活用により世界中の観光地で類似した対応が行われるようになっている。国籍等にこだわらず消費者自身の個性を重視したシステムの共有化等を図ることが、地域観光政策においても望まれる。

巨大な中国はもとよりアセアン諸国を含め巨大な観光市場で、日本の都市、地域はバトルロイヤル状態で競争してゆかなければならない。間違いなく、人まねや自画自賛のプロモーションでは生き残れない。国境や言語の保護障壁に助けられていた産業は厳しい競争にさらされる。EUではカボタージュ規制が無意味化しており、中国を拠点とした企業が日本等の国内交通産業に影響力を行使してくるのは時間の問題である。

第4編

観光資源

～観光者（ツーリスト）の視点～

第１節　「観光資源」等の論じられ方
第２節　観光政策の対象としての資源
第３節　自然観光資源と文化観光資源
第４節　観光資源の分類及び評価
第５節　認識と規制が生み出す観光対象
第６節　観光資源の再構築

第４編　観光資源
～観光者（ツーリスト）の視点～

第１節　「観光資源」等の論じられ方

１　観光研究における「観光資源」等の論じられ方

教科書等は講学上の必要性もあり、観光資源、観光対象、観光施設に関する記述をまとめて行う。いずれも「観光」という基本概念を前提にしている。資源はresources、対象はattractions、施設はfacilitiesの英語訳が通常あてられるが、観光の部分の英訳語はfor tourist又はfor tourismがあてられる。論じる視点が観光者の立場又は観光事業の立場により異なるからである。しかしながら「観光」という基本概念が明確でない限り、「資源」「対象」「施設」の域を出る解説は期待できず、同義語反復となる。

観光分野に限らず社会科学分野で新しい概念を表す字句は、法令が採用しメディアが取り上げて一般に普及し、その後研究者が使用する傾向がある。この傾向は、戦前から継続している。朝日新聞における字句「観光資源」の使用例は、観光基本法成立前は一件である。字句「観光資源」等は、行政においての使われ方を先ず考察することが有益である。

２　行政用語としての字句「観光資源」

政策が政策以外のものと区別される違いは規範性の有無である。その規範性を持った観光政策の目的は、治安維持や奢侈禁止でもない限り、外貨獲得、外客誘致から出発している。従って政策論として考察すれば字句「観光資源」もその目的のために造語されたものであり、外貨獲得を図るために観光を資源としてとらえたのである。その限りにおいて、石油を資源ととらえる視点と変わりはない。従ってドリル、リグは、石油施設であり石油資源ではない。石油資源の場合、石油の説明は論じる立場により化学記号等を用いて明確に行えるが、観光資源の場合、観光の説明はそれ自体が大問題となる。

概念を明確に出来る石油の場合、石油対象という言葉は発想すらされない。抽象概念の観光の場合は、観光資源という字句よりも観光対象という字句を使用することが適切なはずであるが、既に観光資源という言葉が定着している。従って本書においては、観光対象という意味で観光資源という字句を使用している。

第２節　観光政策の対象としての資源

１　観光立国推進基本法が規定する「観光資源」等

観光立国推進基本法は「観光資源」を明文により「国が保護、育成及び開発」を図るものとしている。そのため「観光資源」として、旧観光基本法時代からの例示事項である「史跡、名勝、天然記念物等の文化財」「優れた自然の風景地」及び「温泉」に加えて、「歴史的風土」「良好な景観」を追加している。

しかし同時に、バスケット条項で「その他文化、産業等に関する観光資源」と規定しているから、例示事項により観光資源を限定したことにならず、旧観光基本法と同様に、観光立国推進基本法が指針性に欠け、規範性の弱いものとなっている。

「観光資源」は法令用語としては、旧観光基本法において初めて採用された。それまでは1950年に田中角栄が議員立法により提案した京都国際文化観光都市建設法、奈良国際文化観光都市建設法において字句「文化観光資源」として、文化とセットで用いられてきた。『観光学大事典』では字句「観光資源」は鉄道省の内部文書で使用されたとあるが、確認が必要である。

観光立国推進基本法が例示する観光資源は、明示はされていないもののそれぞれ個別法に対応している。「史跡、名勝、天然記念物等の文化財」は文化財保護法、「優れた自然の風景地」は自然公園法、「温泉」は温泉法に字句的にも対応している。これらの法律は明文をもって規定しないが、国会における提案理由説明ではいずれも外貨獲得が目的であるとするから、外貨獲得という旧観光基本法の政策目的に対応していた。自然公園法を所管する行政組織は、外貨獲得行政における重要な役割が期待され、旧観光基本法の制定された翌年1964年に厚生省国立公園局に昇格している（1968年部に降格）。

2　「歴史的風土」「良好な景観」の追加

観光立国推進基本法は、外貨獲得にウェイトを置く考え方から、「観光資源の活用による地域の特性を生かした魅力ある観光地の形成を図る」考え方に改正したうえで、観光資源の例示事項に「歴史的風土」及び「良好な景観」を追加した。それぞれ「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」（古都保存法）及び「景観法」に対応している。しかしながら、観光立国推進基本法が観光資源を規定しても規範力が薄く、実質は変わらない状態である。

3　歴史的風土

1965年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た。大佛次郎が中心であり全国的に注目され、日本版ナショナル・トラストである（財）鎌倉風致保存会が設立され募金運動が行われた。その結果宅地造成は中止された。この運動を契機に、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が制定され、規制が厳しくなった。古都保存法提案理由説明は「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こなわれ」としている。旧観光基本法制定二年後のことである。これでは旧観光基本法に例示事項として「歴史的風土」を加えるわけにはいかなかった。これに対して約五十年後、景観法（2014年）の提案理由説明では「観光立国を実現するという観点から、地域の個性を磨き、発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り組みを進める」としている。地域の誇りを目的とする観光立国推進基本に全面改正されたから、例示事項への追加が可能となったのである。

4　良好な景観、文化的景観

従来は文化観光資源の保護のための規制は住民の理解が得られないと認識された。京都並びに奈良に係る国際文化観光都市建設法において、その第三条に「文化観光資源又は文化観光施設の維持保存のた

めに文化観光保存地区を指定することが出来る」という特別な規定がわざわざ挿入されていた。しかし松江市国際文化観光郡市建設法ではその規定がない点につき、国会で「文化財保護地区を設けるという條文をはさみますと、その條文をたてにして非常な逆宣伝であるとか、幼年的なこと」が発生するので「建築基準法とか、普通の都市計画法とか一般條例によってその実をあげ得るならばさしつかえあるまい」と答弁されるように変化していた。それがようやく、環境、防災、教育、といった概念に頼らず、景観概念により地域住民の権利を制限することのコンセンサスが得られる社会情勢に変化してきたのである。

同時に2004年文化財保護法の一部改正では、文化的景観を文化財に加えた。従来から文化財保護法は、「庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳その他の名勝地で我が国にとって芸術上又は観賞上価値の高いもの」を名勝として範疇化していたが、これに加えて、棚田、里山など人と自然とのかかわりの中で作り出された景観のうち「地域における人々の生活または生業及び地域における風土により形成された景観地で我が国民の生活または生業の理解に欠くことができないもの」を文化的景観として範疇化し、規制・保護の対象とした。文化的景観は必ずしも芸術上あるいは観賞上の価値を求めるものではないという点で、観光資源概念に接近したわけである。この結果、景観は観光概念に近くなり、観光が地域作りの要として認識され始めている。この景観政策を加味することにより、自治体は規範性ある観光計画が作成しやすい状況になっているといえる。

5　エコ・ツーリズムの対象となる主たる自然観光資源

2008年エコ・ツーリズム推進法が制定された。「動植物の生息地又は生育地その他の自然環境に係る観光資源」及び「自然環境と密接な関連を有する風俗慣習その他の伝統的な生活文化に係る観光資源」が「エコ・ツーリズムの対象となる主たる自然観光資源」として新たに範疇化されている。この法律において「エコ・ツーリズム」とは、「観光旅行者が、自然観光資源について知識を有する者から案内又は助言を受け、当該自然観光資源の保護に配慮しつつ当該自然観光資源と触れ合い、これに関する知識及び理解を深めるための活動」をいうと規定している。仮に「カルチャーツーリズム」を定義するなら、「観光旅行者が、文化観光資源について知識を有する者から案内又は助言を受け、当該文化観光資源の保護に配慮しつつ当該文化観光資源と触れ合い、これに関する知識及び理解を深めるための活動」となる。いずれも観光旅行者の行動規範を定めるものであり、字句「ツーリズム」を用いず字句「観光」あるいは字句「観光活動」をもって表現出来る。環境省の政治的姿勢を示す効果を狙ったにしろ、観光立国推進基本法において、字句と概念が整理されたところに、新たに字句「ツーリズム」を用いたことは、観光立国推進基本法の指針性を損なう措置である。

6　概念「観光対象」

字句「観光対象」は法令用語としては使用されていないが、観光学研究者の間では字句「観光資源」と区別して使用されている。井上萬壽蔵は「一般の「資源」の用例から見ると個々の観光対象を観光資源と呼ぶことは適当ではない」としたうえで、「比喩的用法であり、一般に普及して観光基本法でも使用されている」「理解しやすく便利な用語であり、地位も確立しているから、この語を活用して、その保護、育成、開発について一般の留意を促すことが適切」と割り切っている。

7　字句「観光施設」等

観光学研究において、字句「観光対象」及び字句「観光資源」に加えて字句「観光施設」が使用される。教育において字句「教育施設」が、農業において字句「農業施設」が使用されるのと同様に、観光において字句「観光施設」が使用されることは自然であり、教育施設は教育が行われる施設という意味で使用されるように、観光が行われる施設が観光施設と認識されるのであればそれ以上の論議は行われないはずである。しかし観光学研究者は、教育や農業と異なり、観光施設と観光資源、観光対象の関係について論じる。その原因も「観光」概念が不明確であることに起因し、政策としてどこまで国等が責任を負うべきものなのかについてのコンセンサスも得られないまま議論がなされてきたことにある。

字句「観光施設」は、観光施設財団抵当法では「観光旅行者の利用に供される施設のうち遊園地、動物園、スキー場その他の遊戯、観賞又は運動のための施設であって政令で定めるもの（その施設が観光旅行者の利用に供される宿泊施設に附帯して設けられている場合にあっては、当該施設及び宿泊施設）をいう」と規定している。観光事業について民間の取引における安定性を確保するために概念規定の明確化が便宜的に必要であったからである。「何のために論じるか」という視点が、ここでは抵当権設定の範囲として明確に規定している。「農業施設用地」が固定資産税を軽減する対象として、法令上定義が明確化される必要性があることと同じである。

第３節　自然観光資源と文化観光資源

分類はコミュニケーションツールであり、常に書き換えられている。ある分類を使わなければいけないといえるのは、誰もが従わざるを得ないことが示される場合だけである。（『科学の罠　長谷川英祐』）

1　自然と文化の二項対立的分類

1－1　二項対立的分類の思想

西洋中世のスコラ哲学においては、神は人が話す言葉で聖書を書き、数的な言葉で自然を書いたと考えていた（『自然魔術師たちの饗宴　澤井繁男』）。江戸期の主流である朱子学が、社会現象は自然現象と未分離であるとする思想であったのに対して、伊藤仁斎は自然現象から社会現象を分離し、独自の現象ととらえた。更に社会現象を人為的に改変可能なものととらえたのが荻生徂徠である。

多くの観光学研究者も観光資源を自然資源と文化資源に大別する。日本の観光資源政策は、歴史的な経緯により自然公園法及び文化財保護法に基づきそれぞれ異なった法体系のもとに、規範性のある分類を行ってきている。

1－2　史蹟名勝天然記念物

1919年に公布された史蹟名勝天然記念物保存法は、それまでの日本人の自然観を反映して、史蹟名勝天然記念物と国立公園を渾然一体として取り扱っていた。観光資源を自然と文化に分離して制度的に考えるようになったのは、1930年に鉄道省に国際観光局、商工省に貿易局が設置された時期からである。これと前後して1929年に国宝保存法、1931年に国立公園法が制定された。この基本的なスキームは今日まで変化していない。

史蹟名勝天然記念物保存法では、貝塚、古墳をはじめとする遺跡のうち日本国にとって歴史上または学術上価値の高いものを史蹟と分類し、発掘に関し「古墳ヲ發掘スル場合ニ於テハ當該吏員ハ地方長官ヲ経由シ文部大臣ノ認可ヲ受クヘシ」と規定していた。運用基準である「史蹟名勝天然紀念物保存要目」が規定する史蹟には「都城跡、宮跡、行宮跡其の他皇室に関係深き史跡」が分類されていた。

神話が絶対視されていた時代には、史蹟発掘に大きな制約があり、日本考古学の父と呼ばれた招聘技師ゴーランドでも自由に発掘出来なかった。西都原古墳は、皇祖発祥の地との当時の認識のもと、1912年から1917年にかけて日本で初めて本格的学術調査が行われた。宮内庁陵墓参考地（皇室財産）であることから、特別史跡の指定範囲には含まれていない。

1－3　世界遺産条約の分類

世界遺産条約は1972年に採択されたが、日本では1992年頃まで同条約の必要性を認めない国会答弁がされていた。1993年白神山地（Ⓗ）等が世界遺産登録され観光資源としての価値が認識され始めたころからマスコミも注目し始めた。

ユネスコ世界遺産委員会は、1992年に「世界遺産条約履行のための作業指針」の中に、文化的景観（Cultural Landscape）の概念を盛り込んだ。分類上は文化遺産だが、自然的要素に特筆すべき点がある場合には複合遺産とした。文化的景観を理由に登録された世界遺産の第一号は、トンガリロ国立公園（Ⓗニュージーランド）である。この物件は1990年に自然遺産として登録されていたが、マオリの信仰の対象としての文化的側面が評価され、1993年に複合遺産とされた。トンガリロに限らず人間に大きな感動を与える自然は信仰の対象となるのは普遍的なことであろう。

2　温泉

2－1　特別分類扱いの温泉

観光立国推進基本法も観光資源を細分化して分類することの必要性が感じられない。従って温泉を自然及び文化とは区分した第三の分類にはするものの、自然及び文化との違いを明確に認識して規定していない。温泉法が規定する、温泉を井戸水と区分する基準は温度（摂氏二十五度）等の物理的特性のみであるが、その物理的特性を合理的判断に基づいて選択しているものではなく、いわば生活習慣に基づいて選択している。大自然の谷間に自然に湧き出ている温水は、温泉法の温度規定にかかわらず世間では温泉だと認識する。それは文化資源と自然資源の融合した複合資源であるというような判断でもない。この割り切れない判断は、自然資源とは人間の認識に基づくものであり、文化資源と本質的に変わりはないということを気付かせてくれる。文化的景観もその延長上にある。

2－2　温泉の歴史

上流階級の特権だった湯治が大衆化し娯楽になっていくのは江戸時代以降のことである。このことは、概念「観光」の発生と密接な関係を持つ。明治になり、地租改正で公有地と私有地の峻別が進む中、入会権扱いだった温泉の存続が危殆に瀕したことがある。その後も、外湯中心の温泉場から内湯の温泉街への進化、自噴の源泉から動力汲み上げの源泉への転換など、継続的に変化が起きてきた。

加賀山代温泉ではどこの井戸からでもお湯が出てくる状態であった。そのため、住民には井戸を掘らせないかわりに、清水口と呼ばれる給水所を配置し、井戸の利用を制約していた。加賀山中温泉は、地元の資本家が旅館業に進出してきたときに、財力でかなわない既存旅館業者が結託して、温泉の利用権

を旧山中町の管理下においた。加賀片山津温泉は、明治以降に汲み上げポンプの技術開発により使用可能となった温泉であり、入会権に起源を持つ総湯概念自体が未発達な状態であったから、その後、財産区も解消してしまった。このように各地の温泉は、同一市内のものであってもそれぞれ固有の社会的特徴を有しているものである。

3　文化観光資源

字句「文化」の概念は変化している。文化文政年間は「武威」に対する言葉であったが、西洋概念の紹介によりcultureの和訳として用いられた。今では観光学科がその中に分類される「文科」系とそれに対する「理科」系という区分にまで波及している。

「文化」財について、学生に授業の初めにいつも次のような質問をする。「全く同じパソコンが二台ある。一台はビル・ゲイツがWINDOWSを開発したときに使用したパソコン、もう一台は寺前教授が使用しているパソコン」、「観光資源としての文化財に該当するのはどのパソコンか」と質問するのである。答えは前者に集中する。次に寺前教授がノーベル賞を受賞したとするとどうかと質問を重ねる。すると、寺前教授のパソコンも観光資源に昇格する。この説明で理解されるように、観光資源としての文化財は「人を移動させる力」の説明をすることですべてが終了してしまう（つまり「観光対象」になる）。この場合観光におけるガイドブックからの情報と同様、ビル・ゲイツもノーベル賞も疑いを発生させない情報として信じられることが前提にあり、宗教における信仰と同じである。

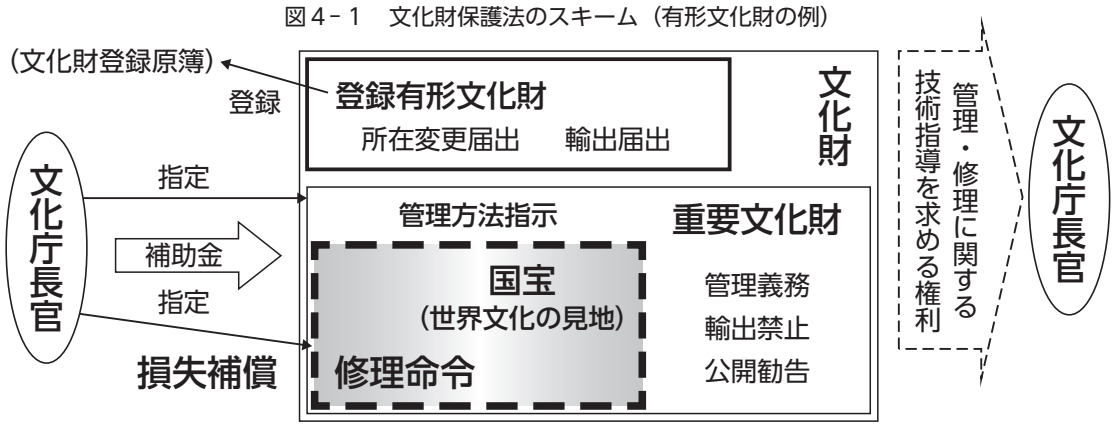
3-1　文化財保護法が規定する文化財

字句「文化財」の使用が一般化したのは、法隆寺（Ⓗ奈良県）の失火事件以降である。1950年、同事件をきっかけに国宝保存法に代わり文化財保護法が制定された。字句「文化財」も行政用語として確立されてから世間で多用されるようになった。戦前は用例としては数が少ない。戦後の法隆寺失火事件をきっかけに「やたらに「文化財」という言葉が増えてきた」（梅棹忠夫）のである。ここにも行政が使用することにより字句の普及が急速化する現象が現れている。

文化財保護法は二条で文化財の定義をする。例えば一項一号「建造物、絵画、彫刻、工芸品、書跡、典籍、古文書その他の有形の文化的所産で我が国にとつて歴史上又は芸術上価値の高いもの（これらのものと一体をなしてその価値を形成している土地その他の物件を含む。）並びに考古資料及びその他の学術上価値の高い歴史資料（以下「有形文化財」という。）」と規定する。この文化財とされるもののなかから、重要文化財を「文化庁長官が指定」し、登録文化財は「所有者が登録」することにより具体的な文化財として認識出来るようにする。しかし、指定、登録等がなされない文化財については、寺前教授のパソコンと同じことが発生する。文化財保護法七十条は「重要文化財及び登録有形文化財以外の有形文化財の所有者は、文部科学省令の定めるところにより、文化庁長官に有形文化財の管理又は修理に関し技術的指導を求めることが出来る」と規定するから、逆に文化庁長官に「管理又は修理に関し技術的指導を求めることが出来る」ものが「文化財」だということになってしまう。

文化財保護法百八十二条は「地方公共団体は、文化財の管理、修理、復旧、公開その他その保存及び活用に要する経費につき補助することが出来る」「地方公共団体は、条例の定めるところにより、重要文化財、重要無形文化財、重要有形民俗文化財、重要無形民俗文化財及び史跡名勝天然記念物以外の文化財で当該地方公共団体の区域内に存するもののうち重要なものを指定して、その保存及び活用のため必要な措置を講ずることが出来る」と規定する。従って、東京都重要文化財、千代田区重要文化財は、文

図４－１　文化財保護法のスキーム（有形文化財の例）



（注）文化財の定義は直接規定されていない

化財保護法が規定する文化財ということになるが、地方公共団体が重要だと指定しないものは直ちに文化財保護法が規定する文化財でないということにはならない。東京都千代田区内に所在する皇室財産は次に解説する通り指定を受けないが、文化財と認識出来るものが多く含まれているはずである。また地方公共団体ごとに判断基準は異なる。坂網鴨につき、制定経緯もあり、石川県は物理的な坂網を有形重要文化財として指定したが、同県加賀市は技である猟法を重要無形文化財と指定している。

司馬遼太郎は、日本、韓国、中国との比較において「職人。実に響きがよい。日本は世界でも珍しいほど職人を尊ぶ文化を保ち続けてきた。近隣の中国や韓国では職人を必要以上にいやしめてきた事に比べれば、日本は「重職人主義」の文化だったとさえ言いたくなる」と記述している（『この国のかたち』）。国民的作家が唱えると拡声器効果も伴い、ネットでもそのことが叫ばれるが検証が必要である。1910年ロンドンで開かれた日英博覧会では、百五十六人という多くの芸人職人が出演し、期待通り多くの英国人の関心を引いた。これに対して長谷川如是閑は、東京朝日新聞の記事で日本人の芸人職人の余興を恥じていた。国民新聞や時事新報の記者も恥じていたのである。

３－２　皇室文化財、信仰対象物と文化観光資源

宮内庁が管理する皇室文化財は、文化財保護法の対象としない戦前からの行政慣行がある。文化財保護法の文化財とすれば、宮内庁管理の皇室財産を文化庁が管理することとなってしまうからである。例外は正倉院の建物である。「古都奈良の文化財」の世界遺産登録の一年前の1997年に「正倉院正倉一棟」を国宝に指定した。これは、世界遺産登録の希望が増加したためユネスコが所在国の法律により保護を受けていることを求めてきたため、それに対応して例外的措置として指定したものである。一種の政治的判断であるが、その後に続く世界遺産の政治問題化の始まりでもあった。

皇室財産の代表格である「桂離宮」は簡素美で評価を受けているとされてきた。その簡素美はブルーノ・タウトが発見したとされるが、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、内藤昌・西川猛は『作られた桂離宮神話』において、装飾主義の建築物だとする。東照宮が実構とすれば、桂離宮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うと評する。桂離宮は江戸時代には一宮家の別荘であったものが、明治維新により離宮となり、平安京遷都千百年祭（1895年）以降ガイドブック、案内書で取り上げられるようになった。簡素美というイメージは、時代が支えたからこそ成り立った。昭和初期のモダニズム勃興時期にブルーノ・タウトの「発見」ということで「簡素美」が称えられるようになったとされる。従って井上章一は正直に「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」（『つくられた桂離宮神話』）とする。

内藤昌・西川猛の判断は、公益財団法人日本交通公社が1999年に発表した全国観光資源台帳において桂離宮を特Ａ級と判断した基準とは明らかに異なる。この全国観光資源台帳にはご本尊等特定宗教団体が信仰の対象とするものがすべて含まれているわけではない。ご本尊等も人を移動させる力はあるが、それを観光資源ととらえるか否かは別の基準であり、何のために観光を論じるのかということになる。

３-３　文化観光資源としての贋作、レプリカ等

風景画の変遷はその画家の目の変遷であり、画家の時代の文化の変遷でもある。ジャンルとしての風景画が独立したのは十七世紀オランダ絵画というのが通説である。

西岡文彦は、ルネッサンス時代は、レオナルド・ダ・ヴィンチ（Ⓗミラノ）やミケランジェロ（Ⓗバチカン）のような画家彫刻家がまだ業者扱いしかされておらず、画商という新ビジネスが誕生したのは、宗教改革を経過しなければならなかったとする。フランス革命を経て、美術館が誕生したから画商も誕生したとする（『ピカソは本当に偉いのか?』）。

古代の画家はいわば当時の権力者のお抱え写真家であった。近代絵画は新しく誕生した写真に対抗して写実描写を放棄せざるを得なかった。しかし、そのことにより画家の芸術性を高めることとなった。印象派は「手」の痕跡の強調、後期印象派は「個性」の強調、二十世紀絵画の特色は芸術的な「主義主張」に特徴がある。カンデンスキー、モンドリアンたちは、色、形で絵画を作り上げることが、現実の事物を描くより重要と考えたのである。画家たちの危機感は想像を上回るものがあり、ピカソの時代に至ってなお真剣であった。

画商が誕生すると贋作も誕生した。「レオナルド・ダ・ヴィンチの習作」をめぐってマスコミで取り上げられたことがある。イタリア文化財保護法が適用されたからといって政府が真作と認めたことにはならないようである。贋作とされるこの「レオナルド・ダ・ヴィンチの習作」も話題性があるから観光資源としての価値はしばらく認められたが、長続きはしなかった。ツーリズム・プラセボ効果には永続性はないようである。

観光客にとってアルタミラ（Ⓗスペイン）やラスコー（Ⓗ仏国）の壁画は寸分たがわぬレプリカでしか見ることができない。レプリカであれば、現地に行かなくてもよさそうだが、観光客が押し掛けている。

本物の絵画が観光資源として価値を高める契機は、話題である。葛飾北斎が「日本を代表する芸術家」扱いされることとなった契機がある。自然にそうなったのではなく、「民衆の生活を描くものとして思想に合致するイメージを見出した当時の仏国の前衛的批評家たちの戦略」に合致したのであり「西洋であれほど人気が出なければ、たくさんいた浮世絵師の比較的有名な一人に過ぎなかった」（西岡文彦前掲書）。捏造ではないがそこには思惑はある。

３-４　文化財の普遍性の限界

オバマ大統領は2016年ニューヨークにあるLGBT用のバーであるStonewall Innをアメリカ合衆国の史跡に指定し、国立公園局が管理することとなった。一時代前の基準では史跡とは判断されなかったであろう。時代とともに文化財と認識されるものは変化し続ける。

マサチューセッツ州にあるウィリアムズ大学のチャド・トパーズ教授は、データマイニングとクラウドソーシングを使った研究で、米国全土の美術館収蔵品の人口統計的多様性を浮き彫りにしている。米国に所在する美術館に作品が収蔵されている芸術家には偏りがあることが示され、85%が白人、87%が男性であった。おそらく他の国でも同じような結果が出るであろう。

3-5　文化観光資源と「伝統」

美術評論家の北澤憲昭は、字句「伝統」が何か誇りのようなものを含意する熟語になったのは明治以降とし、一般的な流布は昭和初期以降とする。旧日本陸軍『歩兵操典』（1909年）の「赫々タル伝統ヲ有スル国軍」に示されるような意味あいで「伝統」の概念が重視されるようになったのは、自民族中心主義に由来し、近代国家としての体裁を整えるという要請にも関わっていたとする。

3-5-1　意図を持って作られる「伝統」

伝統は1870～1914年の時期の欧州で大量生産されている（『作られた伝統　エリック ホブズボウム』）。その原因として、当時の急激な産業社会化が、為政者に国民同士の連帯感やアイデンティティの確保について不安を感じさせたことが挙げられる。

この時期は国民国家としての日本が確立した時期でもある。この時期に、主として近代天皇制にまつわる様々な伝統が創り出された。実は律令以来の宮中行事は重ければ重いほど中国風であった。戦前の十三にのぼる皇室祭祀はほぼ明治期に定められ、古代からのものは新嘗祭だけである。神嘗祭は伊勢神宮で行われていたものを宮中でも行うようになった。逆に皇室は様々な仏教的慣習から、自ら無理やり切り離さざるを得なかった（『維新史再考　三谷博』）。

外国人から見ると、式年遷宮があるため伊勢神宮の社はいつ見ても新しい。更に建築様式は唯一神明造りという簡素なものである。この様式は伊勢神宮だけに許される貴重なものであるが、そうしたことを知らない外国人観光者には、物足りなく映ってしまう。東京や京都には、古くて大規模な神社が数多く存在し、写真的な面白さにおいては、伊勢神宮は伏見稲荷に劣後してしまう。

日本の伝統文化の集積地としての古都・京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。1895年平安遷都千百年祭にちなんで第四回内国博覧会が開催された。平安神宮が創建され、時代祭もこの時から始まった。初詣、神前結婚も普及していった。修学旅行の目的地としての古都も同様であった。

小京都論は、新幹線、高速道路の開通による東京の観光客の京都への旅行を促進する雑誌の発想から生まれた。東京一極集中とともに京都のローカル化が加速し、小京都から金沢が脱離した。井上章一によれば、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である。従って城下町の集まりである金沢、津和野等が小京都群を形成できたのである。金沢が武家文化の町として小京都から脱退した理屈付けは二重の意味で誤りであったが、地域の存在感は発揮できた。

元号は「日本文化の伝統」とされるが、一世一元制は「明治に始まる伝統」である。元号は「時」を支配する天皇が制定権者であるというのが伝統のはずであるが、元号法は政令で定めるとして決定権は内閣にあるとした。出典も伝統である漢籍から万葉集に変えてしまったが、それでも令和と銘うつ観光資源は誕生するであろう。

3-5-2　伝統と断絶した文化資源

マンガやアニメは、日本のメインカルチャーである伝統文化と断絶した、戦後に形成された無国籍的な文化である。少なくとも政策や主流派とは断絶していた。日本特有の無宗教的価値観を少し継承するものの、伝統と断絶していたから、他の文化から受け入れられ、国際化した。

サブカルチャーとは、メインカルチャーと対比される概念である。1970年代前半までは反体制的なカウンターカルチャーが主流であった。それ以降次第に保守化・商業主義化し、サブカルチャーに変質していった。社会学で使用されていたサブカルチャー概念が日本に輸入されたのは1980年代になってからである。研究者ではない当時の若者にとっては学術的な正確さよりも、サブカルチャーという言葉の持つ「自分たちはその他大勢とは違う」というニュアンスが重要であった。ゆえに観光資源化できたので

ある。1970年代に注目された音楽文化のレゲエは、ジャマイカ音楽であるが、欧米の白人文化に対する対抗文化として評価された。しかし、日本では目新しい音楽ジャンルの一つとして受容されていった。

3-5-3　ビジネスから生まれる伝統

歴史が浅いから観光資源の価値が下がるわけではない。重要なのは、伝統と呼ばれる習慣の背後にはビジネスや権威付けをもくろむ人間が存在するという視点を持つことが必要である。

日本の鉄道開業の年に行われた「太陽暦」への切り替えは、農漁村の生活に密着していた年中行事に混乱をもたらした。と同時に、鉄道が、やや遠方の寺社への参詣手段として活用されるようになって、都市で生活する人々に、半ばレジャーとしての初詣という新しい風習を定着させることになった。1872年に東海道線が開通し、川崎大師へのアクセスが容易になった。そこで、古来の行事を組み合わせ、縁日も恵方も関係ない「初詣」をつくりあげたのである。

「重箱のおせち」は、幕末から明治にかけて正月のおせちを重箱に詰めるようになったものを、戦後、デパートの販売戦略によって定着した。「讃岐うどん」という言葉自体は1960年代の誕生で、「越前竹人形」は水上勉が1963年に発表した小説『越前竹人形』が初出である。例を挙げればきりがないくらい多い。

民謡はNHKとレコードの普及による産物であるから当然新しい。ラジオが普及するまで、歌い手が移動しない限り個性ある歌は伝わらなかったからである。

神輿は電線が普及させた。それまで祭礼は山車が中心であった。電線の普及で山車が障害になり、神輿が主流となった。今日街づくりに活用される多くの材料は近代の所産である。

文化を形成する「伝統」は変化するどころか、後から作られた例が山積する。「美術」概念が明治の初めに西洋から輸入されたものであり、1872年の官製訳語である。「日本美術史」も「美術」という言葉により構築された近代の諸制度によって初めて可能になった。字句「日本画」は明治になって造語され、概念となっている。チャイナドレスも江戸しぐさも伝統ではなく、近年新たに作られた。それでも人を動かす力を持つ観光資源としては価値がある。

交通安全のお守りがモータリゼーションの産物であるとすると、ロボット供養はIT化の産物であろう。ロボットのアイボ供養は、針供養、人形供養をする伝統があるからだとの説明があり、ネットには人形供養四百年の歴史があるという長福壽寺が出ている。既に江戸時代に原型はあったようだが、現在の形の供養が始まったのは昭和や平成になってからである。

3-5-4　祭りと伝統と日本の食文化

農業と祭礼は密接な関係にあったが、農業が変質した。そのため伝統的な祭礼が観光祭礼に変質し、人集めが重要になった。

関係者間で金銭騒動になった阿波踊りは、徳島県内の各地で行われてきた盂蘭盆の踊りの通称であり、昭和初期に作られたものである。よさこい節とソーラン節が一緒になったよさこいソーランは量的拡大には成功したが、中身のないカーニバルとも批判されている。

日本人の主食とされる米は、小麦に較べてタンパク質と必須アミノ酸が豊富なため、大豆と食塩をあわせて摂取する程度で、生存に必要な栄養をおおむね摂取することが出来る。単位面積当たりの人口扶養力に非常に優れた作物であるため、狭い土地でも多くの人口を支えることが出来た。和食（Ⓗ）は、この米を中心とした食事として、ユネスコ無形文化遺産に登録されている。しかし実は明治から昭和の初期まではかなりの農家は米ではなく雑穀を食べていた。逆に都市住民は雑穀の流通市場がなく、貧しくても米を食べざるを得ず、工業は「米食奨励の伝道協会」といわれていた（『いま蘇る柳田國男の農政改革　山下一仁』）。

1960年以降米価を大幅に上げて国産の米の需要を減少させ、麦価を据え置いて輸入麦主体の麦の需要

を拡大させた。こうした外国品愛用政策を採れば、自給率は低下する。今では米を五百万トン減産する一方、麦を八百万トン輸入している暮らし方（文化）でもある。

3-5-5　文化人類学と文化観光資源

マチュピチュ（Ⓗペルー）を生み出したインカの民族衣装は西洋人に侵略されたのちの近代の所産であり、インカ時代のものではない。ハワイのフラダンスは男性のものであったが、ハリウッド製フラダンスとして女性の踊りとなっていった。アイヌ土産の木彫り熊はロンドンで開催された国際博覧会から着想を得ている。

「文化」人類学者はフィールドワークにより観光資源化した民俗文化を一つひとつ検証している。まなざし論等の解説がなされるが、観光客は、事前にガイドブックによりインプットされた脳内データにより確かめている。そこでは反応の強い、刺激の強いものが観光資源として価値が出るのである。

伝統や歴史認識は個人の思い出の集合により形成されている。個々人の思い出は「本当に起こった物事の正確な記憶」ではなく、「現在目の前で起こっている事に準じて変わる」ものである。ビデオカメラのように全てを正確に映し出すものではない。現状に応じて勝手に個々人の脳が編集をし、美化されたり逆に苦くしたりするものなのであるから、あとから作り出されるのである。

3-6　観光ガイドブックとしての歴史用語

文化財保護法は歴史的に価値の高いものは文化財と規定する。その歴史とは、後世に作るもの（解釈されるもの）であるから、普遍性は保証されていない。過去に生存していた人の数だけ存在するはずの出来事の中から、後世、取捨選択して評価しているのである。

元寇の評価も変わってきており、モンゴル戦争と呼ぶ人もいる。鎌倉幕府は、元寇により力をなくすどころか社寺、公家にも支配を及ぼすことで権力基盤が強化されたと解釈する説もあり、鎌倉幕府がなぜ滅びたかは未だに共通見解は存在しない。用語「鎌倉幕府」も含め士農工商、四民平等、鎖国、大正デモクラシー、幕藩体制、明治維新等の歴史用語も後世の認識により作られた。概念そのものからも見直されている。

教科書で教えられる「産業革命」に至っては、産業「革命」不在説が学界の主流である。そのうちに「十字軍」は「フランクの侵略」と名称を変えているかもしれない。梁啓超が考えたとされる「世界四大文明」は既に教科書から消滅している。

4　自然観光資源

4-1　脳が作り出す自然観光資源

音も観光資源である。風景には音が欠かせないからサウンドスケープデザインが生まれる。永平寺の除夜の鐘も観光資源なのである。犬、猫の鳴き声は民族により異なって聞こえる。日本人は、犬の鳴き声と同様に虫の音も言語として聞いているが、民族によっては音楽として聞いているから聞こえ方が異なる。物理的特性が同じものでも文化を反映している（『日本人の脳　角田忠信』）。

色彩も文化である。人間の網膜には三種類の視細胞（錐体）があり、それぞれが異なる波長の光によって分解する色素を持っている。この錐体の活動状況の組み合わせが色覚の基礎にある。哺乳類の祖先は四色型の爬虫類から進化したが、夜間行動の期間が長かったため、多くの哺乳類は二色型のままである。ところが昼間活動が多くなった人類は緑から赤にかけての色彩の弁別が出来るようになった。しかし四色型のグループの存在も確認されており、二色型は色盲と差別されてきた。ミクロネシア連邦のピンゲ

ラップ島は一色型（錐体を持たない）の住民の割合が高いが、この一色型の者は、暗いところで微妙な明暗を見分けることの出来る優秀な漁師になれる資質がある（『色のない島へ―脳神経科医のミクロネシア探訪記　オリヴァー・サックス』）。光は物理的に存在するが、色彩は脳が作り出しているから、黄、赤、朱、紅等、色彩を表す字句一つをとってみても文化を反映せざるを得ない。

我々は、自然を絵画、紀行文を通して見るときは文化資源、旅して直接見るときは自然資源と分類する。しかし、概念として自然をとらえるときには、その自然は既に人間が作り出したものなのである。

子供の頃はだれしも地理的概念が出来上がっておらず、当然身近な風景がすべてである。どの日本の子供にとっても、エベレストやサハラ砂漠は絵本や教科書の世界であり、絵本や教科書がガイドブックなのである。

４-２　歌枕の風景と定数名所

変化に富んだ自然の風景を見て美しいと感ずるのは現代人の常識となっている。では、平安時代の女官たちはどうであったのだろう。源氏物語も枕草子も、自然描写の細かなものが少ない。

歌枕の風景は絵画と和歌のモチーフになるとともに、絵画と和歌はガイドブックの機能を果たしていた。定数名所は、我が国の優れた名所・観光地として三景、八景、十二景、百景等として定数（名数）で選ばれた名所・観光地を指し、ガイドブックの機能を有していたのである。従って西田正憲は、平安文学は「意味の風景」の時代であったと断じている。

水村美苗は日本語が「現地語」から脱局して「国語」として成立した時期を明治の文明開花期だと記述する。平安文学といわれるものは、当時全く一握りの人々の娯楽として存在したものだと考える（『日本語が滅びるとき』）。

これに対して文学界の主流は、平安期に「国語」が成立していたと考える。伊勢物語、源氏物語、平家物語、方丈記、徒然草などの作品が生まれたのは漢字かな混じり文が成立していたことが大きく影響していると考える。

「現地語」から共有化が進んだ「国語」が成立すれば、風景を認識するもとになる文化を共有出来る。共有出来る地理的概念の未発達な古代、中世においては、共有できない実景よりも、共有する文学にあらわれる場所に特別の意味が重要であった。コミュニケーションを取る意味では、景観よりも意味が大切であったことは現代人の我々でも理解出来る。現代でも、富士山を見て日本であると思うのは、その情報を共有しているからである。従って西田正憲のいう「意味の風景」「視覚の風景」は程度問題なのであろう。

なお、有働裕著『「源氏物語」と戦争』によれば、源氏物語が教科書に採用されたのは意外に遅く、1938年のサクラ読本（六年生）において口語訳が掲載されたのが初めてである。宮廷恋愛を描いた源氏物語を道徳的に問題のない「児童文学」に改変して教科書に掲載し、一方で源氏物語を世界的文学と称揚しつつ、他方では道徳的観点から原典にあたらせないようにするという、教科書作成側の苦心が明らかにされている。

４-３　ガイドブックとしての地理的概念の発生

古代・中世の片道一週間程度の繰り返される貴族の旅は、沿道に国衙機構が整備され、社会体制が形成されていたから可能であった。十世紀代の熊野詣（Ⓗ和歌山）は、必要物資は京から持ち出され参詣費用にあてられていたが、次第に現地で調達する方式が成立していった（舘野和己・出田和久編『日本古代の交通・交流・情報２』吉川弘文堂）。いずれにしても観光概念は成立しない時代であった。

近世に入ると風景の見方に新しい変化が芽生えてきた。客観的な観察や記録に主眼をおいた紀行文の

新しい動きが出てきた。同時に十七世紀中頃から旅案内の出版が始まっている。なかでも貝原益軒は早い時点でいくつもの旅行記を表した。柳田國男が、近世の紀行文学におけるこの詩歌美文から風土観察への転換が、十七世紀末の貝原益軒の紀行文から始まると指摘しているのも、このことによる。

十八世紀から十九世紀にかけては、農業生産が拡大し、商品経済が発達し、社会にはゆとりが生まれ始めた。街道は整備され、宿場はにぎわい、社寺参詣、名所遊覧、講中登山などの庶民の旅、学者や武士の採薬登山、蝦夷地と長崎への旅と新しい旅が生まれていた。浅井了意の『東海道名所記』をはじめ、十八世紀後半から十九世紀前半に、ガイドブックの販売部数が増加した。

庶民にとって想像で思い描かれるだけの歌枕が、実際に訪れることの出来る名所になった。そして視覚体験と絵画形式の落差が認識された。山梨俊夫によれば、「真景」とは想像力で作り上げた仮構の山水風景ではなく、絵描きが自分で実際見た、あるいは体験した景観を表す絵という意味が込められている。案内記に描かれた絵は、典型的な視点を選択しているから「仮構」である。旅では新たな発見と先入観の確認という、この相反する二つの事柄が錯綜して起きる。名所旧跡は、その典型的な場となったとする（『風景画考 世界への交感と侵犯〈第三〉風景画の自立と世界の変容』）。このことはテレビの旅行案内で知り得た情報を自分の目で確認する現代と変わりはない。テレビで見た大きさより小さいサイズの場合、意外感に襲われたりもするのである。

西洋において海洋の風景が発見されたのは十七世紀、森林や田園風景が発見されたのは十八世紀、山岳地等の大自然の風景が発見されたのは十九世紀である。落葉広葉樹の自然林や湿原の風景が発見されたのは二十世紀になってからである。従って十六世紀から十九世紀初めにかけてのオランダ商館員は、瀬戸内海の風景を賞賛することはなかったが、幕末から明治にかけての欧米人は賞賛したのである。欧米人は多島海、湖、河川、海峡といった近代の豊かな地理的概念を自由に駆使して瀬戸内海の風景を捉えた。西田正憲は、この欧米の風景観が日本に浸透し始めるのは二十世紀になる頃であったとする（『瀬戸内海の発見』）。

この点については、ミシママサオは、ヒュースケンの富士山に関する記述と、万延元年遣米使節団一行がサンフランシスコ湾の風景を表現する諸日記の文章を比較して、日本語が一人称の発達を見なかった点を原因としている（『我ら見しままに』）。

旅のガイドブックである紀行文は明治二十年までは具体的風景叙述がなく、江戸期の延長であった。柄谷行人は風景が日本で見出されたのは明治二十年代であるとする（『日本近代文学の起源』）。地理学者であり政治家・志賀重昂の『日本風景論』も明治二十七年に出版された。しかし同時に、他国の風景と比較し日本の風景を優位に置いた内容は、内村鑑三から批判を浴びていた。近年、同書が洋書からの剽窃が多いことの指摘を受け、更には金剛山等を世界に紹介するイサベラバードの著作が広まるにつれ、同書は教科書から削除された。それどころか、「志賀の漢文調は山頂の眺望は表現しえたが、自らが重視した途中の変幻自在な風景を写すには定型的」（『嘘の政治史』五百旗頭薫）とまで評価されている。

地理的概念が豊かになり通用するようになることと、固有名詞が付されるようになることは別問題である。日本航空機墜落事故をきっかけに御巣鷹山が認識されるようになった。全国に膨大な数の名もない山川が存在し、ある時突然観光対象として登場するのである。

４-４　国立公園と自然公園法

1872年にアメリカで国立公園が生まれた理由として、西部開拓や天然資源開発による自然保護の必要性、鉄道建設計画を推進するための観光資源の存在の強調が挙げられる。また歴史が浅く多民族国家のアメリカにとって大自然こそがアイデンティティやナショナリズムを培ってくれるものとなることが挙げられる。

日本においても、1931年に国立公園法が制定された。背景には、内外観光客誘致による地域振興、外貨獲得への期待のほか、ナショナリズムや郷土意識の高揚があった。

初期の国立公園の保護は人から見える風景を保護しようとするものであった。その後国立公園の保護は、人の視点に関係なく、自然性の高い植生を保護するなど、自然性、原始性の保護にシフトした。そこには保護の主眼が、風景保護から自然保護へと移行した過程が読み取れる。眺めという人のまなざしを重視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眺めを重視した景観保護へ移り、そして生態系や生物多様性といった概念を重視した環境保護へ移行した。法律名も国立公園法から自然公園法に改正され、2002年には利用調整区域への立ち入り制限規定が設けられたのである。

第４節　観光資源の分類及び評価

観光学では、観光資源を細分化して範疇化（カテゴリー化）を行う。この分類論は記録・記憶を前提とした講学上の必要性はもとより、商品の差異に着目する資本主義社会において、需要者、供給者双方にコミュニケーションを取る上で、更には観光資源の評価を行う上で、必須なのである。

1　分類・評価の基本的認識

人間は違うものを同じと見てしまう。二つのものを取り出したとき、類似点も相違点も同じだけあるにもかかわらず、無意識のうちに、違う物を同じものと見なしている。類似点の方をより注目するのである。これは類似点によって、モノやコトの値打ちをはかっているからである。このことを論理的に証明したものが「みにくいアヒルの子の定理（Theorem of the ugly duckling)」である。

例えば「くまもん」と「土佐犬」は違うか同じかを考えてみる。同じ点として「観光資源である」「秋田犬ではない」がとりあえず挙げられる。違う点としても、姿形や生物か否かという点が挙げられる。このように、類似点も相違点もいくらでもあるということが示せるから、類似点の数の多さでモノゴトを分類することはできないということが分かる。「みにくいアヒルの子の定理」は、このように述語の重要性を決定するのは人間の価値体系であることを数学理論で示したのである。この定理は各特徴を全て同等に扱っていることにより成立する定理であり、すなわち、クラスというものを特徴量で記述するときには、何らかの形で特徴量に重要性を考えていることになる。従って、特徴に重要性を負荷することがパターン選択の本質であり、人間は価値判断によって、認識工学では特徴の重み付けによって、行ってきたのである。観光資源に関して行われるアンケート調査も、この思想により行われてきた。

2　分類・評価の物差し

観光資源論が観光学研究の中心テーマだとすれば、観光資源の評価論は、その資源論の中心テーマであり、観光学とは究極、観光資源に対して観光客が行う評価が中心テーマであるということになる。従って、資源の分類、評価が行われることになるが、直感的に資源の科学的評価などできないと分かっているから、行き詰まり感があった。観光地のアンケート調査に代表されるように、意味のある集合を選択するという作業を研究者の手で加えていたからである。

2010年コンピュータは猫がどういうものであるか人間に教えられることなく自力で理解した。いわゆ

るグーグルの猫であるが、既に顔認証システムを代表に、人間の視覚による認識能力を超えている。評価の基となる特徴量を人間の手で加えることなく評価が出来るのであれば、自然現象の解明で用いられている手法を観光学研究に適用出来る可能性が出てきたということである。

社会資本整備に関しては、費用対便益分析が求められる時代であるから、土木学会等においても数多くの論文が発表され、国土交通省においても行政的な対応がなされてきていた。その結果、社会資本整備を巡って多くの論議が積み重ねられてきた。

これに対して観光資源の評価は話題になることはあっても、論争になることはなかった。所詮は観光客の好みの問題であるとの見方が根底にあり、論争にはなりようがなかったのである。その観光資源の評価を社会的に議論した事例がある。室谷正裕による「観光地の魅力度調査」（運輸政策研究機構1998年）に関して、低位の評価がなされた地域から批判がなされた。国土交通省の公務員が運輸政策研究機構に出向中に行ったものだけに、低位評価の地域からの反発は強かったのである。室谷論文は土木学系の手法を用いて学術的研究として行われた。当然のことながら、同調査の評価も価値判断のくびきから逃れるものではないが、同様にその批判者も価値判断のくびきからは逃れられないものであった。

2-1　訪問客数、アクセス・検索数

観光学では伝統的に金銭評価以外の物差しとして、訪問者数等人数を使用してきた。政府が発表する訪日外客数、マスコミが行う人気投票がその代表例である。人数のカウントであるから、性別、年齢、出身地等の属性は重要であるが、基本的には一人ひとりを等価値と見なしている。選挙権と共通するから政治とは相性がいいが、経済効果は人数とは直結するものではない。観光客は増加したが、ごみばかり増えて儲からないという苦情も出るのである。

近年では、ネットのアクセス数、ヒット検索数も指標として活用されている。今後のビッグデータ研究が進展する中で更に有効なものとして活用されることが期待されている。

2-2　金銭

「「楽しみ」のための旅」が発生する社会は貨幣社会である。観光資源が他とは違うという差異に基づくものであれば、最も資本主義的商品である観光は当然金銭評価が行われる。

経済学で行われる金銭評価は選好性で考えるが、現実社会では具体的金銭評価になる。金銭評価が行われれば、すべての観光資源は同じ指標を使用していることになる。

個人の選択の自由は、一方で他人の利害と衝突する危険をはらむ。そこで各人の選択の範囲を制度で規定する必要が出てくる。つまり主流派経済学では制度という概念が極めて重要であり、高い厚生経済を実現する政策提言は制度設計としてなされる。

神経経済学は選択の自由を考慮しない。制度設計の理念も排除し個人の心理的・生理的プロセスの中に直接的問題解決の所在を求める。このため神経経済学の政策提言は、脳のデータから快楽の指標を割り出し、適切な快楽水準を達成する選択をするように、いわば「セラピスト」として本人を説得する形を取る。アナーキーな部分を排除しきれない観光行動には神経経済学がより適合する。

3　評価主体と責任

評価は責任を厳しく問われることのないものが受け入れやすく、番付的なものとして好まれる。特に観光の場合、話題性、人気といったものが重要であり、番付評価がセットとなり一種の商品、産業を形

成しており、格付けの透明性が求められない実態がある。

格付けは価格形成に大きな力を持つ場合があり、一種の利権が発生することもある。ミシュランをはじめ評価基準を明示しないものが多い中、松田忠徳札幌国際大学名誉教授は温泉評価に関し「選定基準は「日本の温泉旅館としての矜持を持っていること、属している地域の風土を大切にしていること、温泉文化にこだわりがあること、外国人を受け入れる国際性を持っていること」「私にとっての国際性とは、優れた地域性、個性と同義であることを付け加えておこう」と判断基準を明示している。基準が客観的であるかは別として説明責任は果たしている。

3-1　公的評価制度

公的評価制度はある種の政策目的実現のため、公的機関が評価を行い、その評価責任を取るものである。公的機関が行うものであるから、行政情報公開法、行政手続法、個人情報保護法の仕組みで行われるものとなる。絶対的客観的評価が不可能であっても、一定の政策目的を実現するため公的評価が必要となることがあるが、そのためには、公的評価を実行する権力基盤とそれを受け入れる社会基盤が不可欠である。特に青少年の教育評価は後者の基盤が必要である典型的な事例である。インターネットの普及による法制度の流動化は、この公的評価制度も流動的にする可能性をもたらしている。

3-1-1　生産者のための公的評価制度

輸出検査法（1957年）によれば「輸出品の声価の維持及び向上」のため、指定貨物について、品質の検査基準を定めなければならないこととされていた。その品目並びにその品質を識別するための等級及びその基準を定めることが出来るとされていたが、同法は1997年に廃止された。酒税法においても税率を定める紋別制度が廃止され、食糧管理法に基づき買上価格を定める米の等級制度も1995年に廃止された。このように供給者の利便のための公的評価制度は廃止される傾向にある。

3-1-2　消費者保護のための公的評価制度

消費者保護のための格付制度は拡充傾向にある。1970年農林物資の規格化及び品質表示の適正化に関する法律は1950年制定された農林物資規格法を全面改正して制定された。観光資源も評価そのものは行わないものの、情報提供、評価方法の公示等に関する制度の整備は、消費者保護の観点から行われるべきものとする意見がある。

3-2　格付け、番付

3-2-1　観光における差異

格付は市場の効率性を損なう「情報の非対称性」を補う手段であり「シグナリング」（情報を持っている側が工夫して情報を持っていない側に伝達すること）の一種と分類される。資本主義も差異を前提としており、観光情報は資本主義商品の一つでもある。

観光における差異を観光以外のものにおける差異と区別する実質上の意味あいは話題・人気である。しかし単なる話題・人気だけではマスコミとの違いがなく、ヒトを移動させるだけの話題・人気ということになる。格付けの経済的な意味・意義は、ユーザーにとっては情報コストの節約、格付けされる側にとっては信頼を得るための安価な手段ということが挙げられる。

格付けは、単に第三者からの評価という側面だけでなく、品質の基準化という側面もある。格付けの意義が有効であるためには格付けの主体及びプロセスが「信用」を持っていることが大切で、この信用は、格付け主体の専門的能力、格付けに賭けられている価値、格付けプロセス（基準、評価者等）の適切性によって影響を受ける。格付けプロセスの適切性は透明性の確保と情報公開により確保される。評価時点

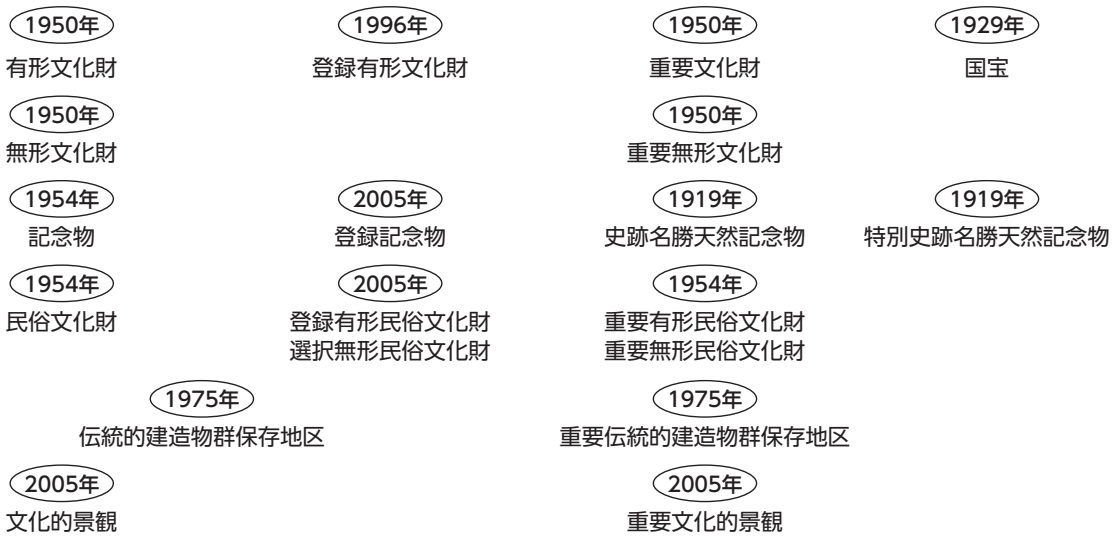
と利用者が利用する時点のタイムラグにつき、これまでは再検査期間が比較的長くても許されてきたが、消費者意識の向上、情報通信技術の進展はそれを許さなくしている。温泉虚偽表示を契機として温泉法施行規則が改正されたのもこのことによる。食品表示の虚偽等を排除する施策が求められる時代であり、運営技術的な理由から味の審査を省略するみやげ物（食品）コンテストも問題視されるであろう。

３-２-２　拡大詳細化の道をたどる文化財保護法

観光資源を論じる意味合いは評価に尽きる。評価を実施するために観光資源を分類する。文化財保護法においては分類が拡大詳細化している。評価を行うためには分類を詳細化せざるを得なくなっていったのである。民俗文化財が有形文化財から分離され、新たに「衣食住、生業、信仰、年中行事等に関する風俗慣習、民俗芸能及びこれらに用いられる衣服、器具、家屋その他の物件で我が国民の生活の推移の理解のため欠くことのできないもの」として範疇化されたが、これらは歴史上又は芸術上の価値に触れられていない。伝統的建造物群は「周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的な建造物群で価値の高いもの」として別途範疇化された。文化的景観は、「地域における人々の生活又は生業及び当該地域の風土により形成された景観地で我が国民の生活又は生業の理解のため欠くことのできないもの」として範疇化された。

文化財保護法は同法が文化財と範疇化するもののうちから、重要なものを更に特別に範疇化し、保存、公開義務等の規制と助成措置を規定している。有形文化財については重要なものを重要文化財に範疇化し、重要文化財のうち世界文化の見地から価値の高いもので、たぐいない国民の宝たるものを国宝に範疇化する。更に1996年の文化財保護法の改正により、重要文化財以外の有形文化財のうち、その文化財としての価値にかんがみ保存及び活用のための措置が特に必要とされるものを登録有形文化財として範疇化し、範疇化を細分化している。無形文化財のうち重要なものを重要無形文化財に範疇化し、あわせてその保持者又は保持団体を認定する。記念物のうち重要なものを史跡名勝天然記念物に範疇化し、特に重要なものを特別史跡名勝天然記念物に範疇化する。更に2004年史跡名勝天然記念物以外の記念物のうち、その文化財としての価値にかんがみ保存及び活用のための措置が特に必要とされるものを登録記念物として範疇化している。民俗文化財のうち特に重要なものを重要有形民俗文化財及び重要無形民俗文化財に範疇化し、2005年に登録有形民俗文化財、選択無形民俗文化財も範疇化している。伝統的建造物群保存地区のうち我が国にとってその価値が特に高いものを重要伝統的建造物群保存地区に範疇化し、

図４-２　格付の拡大詳細化（評価システム）



文化的景観のうち特に重要なものを重要文化的景観として範疇化している。前者にあっては、制度的には市町村が都市計画または条例をもって定めた伝統的建造物群保存地区のうち、国がその全部または一部を重要伝統的建造物群保存地区として選定し、市町村に財政的援助等を行う制度となっているが、現実には伝統的建造物群保存地区のすべてが重要伝統的建造物群保存地区となっている。国の財政的援助等が期待できない伝統的建造物群保存地区を市町村が自ら条例や都市計画をもって定めるには住民の理解が得られないことがその背景にある。

文化財のうち最下級に格付されるものを制度的に範疇化する意義は、例えば重要文化財及び登録有形文化財以外の有形文化財にあっては、「その所有者が文化庁長官に有形文化財の管理又は修理に関し技術的指導を求めることが出来る」とすることしかなく、規範性が弱いものである。その点では観光資源に関する規範性論議に近いものがある。更には、例えば有形文化財を取り上げれば、国宝、重要文化財にしても、法的に範疇化する規制と助成の枠組みを考察すると、輸出禁止、公開・修理・管理義務と補助金の助成措置のバランスが保たれているのか不明であるが、国宝等の文化財に指定されることが観光市場での経済的価値を高める可能性があることは否定できない。観光市場が公的制度に権威を求める重要性もそこにある。観光資源制度論の対象としての文化財は文化財保護法に規定されるものに限定されるものではなく、各自治体が独自に制定した条例により選定された文化財も対象となる。文化財保護法が対象としなかった時代における景観についても、自治体独自の条例で観光資源として取り扱っていた例は数多く存在する。

3-2-3　宿泊施設の格付論議

宿泊施設に関する公的評価制度は、仏国、スペインなどで実施されている。日本においては、国際観光ホテル整備法により1949年から実施されている。法的にはホテルと旅館に区分し、更に登録ホテルと非登録ホテル、登録旅館と非登録旅館に区分するシステムである。合計四種のカテゴリーに区分しているが、旅館業法は旅館、ホテルの区分を廃止している。登録ホテル、登録旅館には外客用の施設であることから税制上の優遇措置が規定されているが、仏国等では評価の高い宿泊施設は逆に税金も高くなっている。

4　世界遺産の観光資源化

4-1　世界遺産を頂点としたヒエラルキー化

観光資源の範疇化制度は、一般的にはより広域にわたるものが権威を持つ。市町村長が選定する観光資源より都道府県知事が選定する観光資源が権威を持つことが多く、最終的には国際的に範疇化されるものが、より高い権威を持つことが一般的である。

国、都道府県及び市町村による相互間の文化財指定の重複を回避する運用は、助成措置、規制措置の重複を回避する効果があったと考えられるが、現実の指定行為は地区予選的に市町村指定、都道府県指定、国指定と、指定の階段を順次上昇する形で行われることとなり、ヒエラルキー化を促進することとなった。地域住民が地域の文化財に誇りを持ち、条例による行為規制が国の行為規制よりも厳しく、またその分支援も手厚く行なわれるものであればヒエラルキー化は必然ではなくなる。違いが露呈した例に、既述した坂網鴨の例がある。このヒエラルキー化（俗化）にあえて入らないものが、皇室財産（京都御所、桂離宮等）であり、各種宗教団体の神事（東大寺修二会等）等であろう。

ヒエラルキー化の結果国等の関与する文化財が増加し、文化財のインフレ化を促進した。その結果更に上のヒエラルキーを求めることとなり世界遺産登録運動が盛んになっていった。その世界遺産もユネスコの管理能力を超えるものとなるくらいに増大してきている。

4－2　ガラパゴス神話と価値観の均一化促進

ガラパゴス諸島（Ⓗエクアドル）においてダーウィンは進化論の着想を得たとされ、世界遺産登録第一号となっている。しかし、ビーグル号航海記にはそんなことは書かれておらず、進化論発祥の聖地として認識されたのは、1935年ガラパゴス訪問百周年記念イベントが開催され、そこで孫娘がダーウィンはガラパゴス滞在中に着想したとしたからである。実際に着想したのは航海中であり、また、ロンドンの身近な生物によってもいくらでも着想できたはずであった。

世界遺産条約は世界遺産を人類全体で保存しようとするものであり、日本のように単独で保存する能力のある国は、同条約に基づいた登録制度を活用する必要性は相対的には低い。白神山地（Ⓗ秋田青森）が世界遺産に登録された頃は、日本では注目度が低く、自然公園法の適用外の地域の評価も高かった。白川郷（Ⓗ岐阜）の世界遺産化により観光客増加が見られ、世界遺産登録運動が活発化した。知床（Ⓗ北海道）訪問客は世界遺産登録後から減少している。

世界遺産は我が国では文化財保護法に規定する文化財と自然公園法に規定する自然公園にほぼ対応する形で範疇化されており、日本国内法でも対応出来るわけであるが、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あり、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、国内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ないといえる。

しかしながら認知度が高まるとともに、世界遺産概念は確実に人類の価値観の均一化形成促進には寄与しており、その限りにおいて条約制定の効果はあったと考えられる。

第５節　認識と規制が生み出す観光対象

1　認識が生み出す観光資源

1－1　「死生観」と観光

全ての観光資源は人の認識が生み出すものであり、脳、心が生み出すものである。計算能力を持つ人の脳は将来を予測することができ、死を認識出来る心を持つようになった。死の認識は恐怖を生み出すとともに、観光資源となる芸術、宗教を生み出した。

人類にとって死は日常のものであったが、次第に非日常化していった。しかし必ず訪れるという意味での日常性は今も昔も変わりはない。近世の商人は五十歳までは稼ぐことと享楽に専念し、その後死の心配をした。寿命の延びた現代はこれから団塊の世代が後期高齢期に突入する。いやおうなしに死生観に関心を抱かざるを得なくなり、観光対象も死生観に関連するものに集中してゆく。死について知識として知っているということと自分自身に起きている死の現実の間には、恐怖を巡り越えがたい落差があるからだ。老化現象とともに必ず「宗教」に戻っていくのである。

1－2　魔女、呪術と観光

ホーソンの『緋文字』の舞台となったセーラムでは、「セーラム魔女博物館」がテレビドラマ「奥さまは魔女」のサマンサの像とともに多くの観光客を迎えている。ハロウィーンとハリーポッター世代には、教会主導の魔女狩りにより、数百万人が犠牲になったことなど想像もできないことなのである。

1970年代になって、近世の魔女迫害の主たる原動力が教会や世俗権力ではなく民衆の側にあったこと

が明らかにされた。カトリックの権威が揺らぎ、宗教改革から陰惨な宗教戦争に至る時期であった。十五世紀から十八世紀までに全欧州で推定四万人から六万人が処刑された。権力基盤の確立した大規模領邦では激化せず、小領邦ほど激しい魔女狩りが行われていたことは、現代のホロコースト、ジェノサイドの発生にも通じるものがある。

制度としての妖術行為の禁止は、1951年に詐欺的霊媒行為禁止令に取って代わられるまで英国では存続していた。英国の法制度を導入したイスラエルでは、現在でも施行されている。現代インド社会では、東部の農村地帯を中心に魔術を使ったとして殺害された被害者が百名を超えている。人間が魔法などの超自然的な力を持つと信じることは、アラーへの冒涜であるとされており、アラーへの冒涜には死刑が適用される。

日本の中世社会でも呪詛が実体的に機能していた。天皇や将軍の護持僧は莫大な財と膨大な労力をかけて呪詛防御の祈祷を行っていた。顕密仏教（Ⓗ高野山）が受け入れられた要因として、効果の期待出来る医薬品等の使用とともに、呪詛を正当化する高度な理論があったからである。

ブードゥー教や各地のシャーマンの儀式は観光資源になっている。日本でも、恐山のイタコや京都貴船神社の丑の刻参りが伝承されている。現代は、呪詛は不能犯であるが、律令時代は犯罪であった。

2　規制と人流ビジネスの関係

観光対象を、人を動かす力を発生させるものという整理によって理解すれば、観光資源の考え方もそれに対応して考えることとなる。近年のハイフンツーリズム（なんでも観光）の傾向とも一致する。

日常と非日常の間にあるのは「差異の有無」である。暮らし方や自然の差異は文化や風景の違いとなってあらわれるが、規制が生み出す差異は規制逃れを発生させ、人を動かす力となる。観光「政策」の対象とはなり得ないが、観光ビジネスの対象にはなり得る。世間でいう闇の観光の対象となり得るのである。この点の認識が不明確な研究論文が散見されるから気を付けないといけない。

観光が非日常体験とすれば、日常を規制することにより非日常資源が生み出され、規制制度により観光資源が発生する。賭博、風俗、麻薬、暴力等は刑法等により禁止されており、これらが可能となるのは特別法による。

構造改革特区方式による規制緩和も同様である。その一方で交通・通信手段の発達が国内の規制制度を形骸化させる。外国やオンラインでのカジノ体験が代表である。観光資源は絶えず規制制度と表裏の関係にあるのである。

2-1　買物特区

旅具通関制度等、国境を超える旅行に伴う買い物に制度的特例が設けられることは通例である。

1964年オリンピック東京大会開催の年、外客の宿泊等に対し、料理飲食等消費税の非課税措置が講じられた。1999年長野オリンピック冬季競技大会でも同様に、特別地方消費税の非課税措置が講じられた。税という規制制度の一部解除を行うことにより「人を移動させる力」を期待したのである。

沖縄振興特別措置法による税制上の措置も同様である。本土復帰前は、面倒な渡航手続きとドル使用により、本土観光客にとっての沖縄旅行は海外旅行気分を与えたが、1964年の日本人海外渡航自由化により、この沖縄買物観光への打撃が予想された。遺族たちは戦跡巡礼だけではなく、廉価な外国産商品を購入する観光客でもあった。そのため同法は、復帰後一貫して観光振興のための免税等について規定を設けている。関税暫定法により関税が一定限度免除される制度である。他国の例では、マン島、アン

ドラ公国等が政策的に行っており、免税店が基幹産業となっている。

2-2　賭博

刑法は賭博及び富籤に関する罪を規定する。賭博、富籤販売が禁止されることから賭博等が制度的に非日常となり、観光資源化する。明らかに刑法に抵触することから、特別法により合法化されているものが、いわゆる公営ギャンブルであり、競馬法（1948年）自転車競技法（1948年）小型自動車競走法（1950年）モーターボート競走法（1951年）スポーツ振興投票の実施等に関する法律（1999年）により合法化されている。売上高（2017年度）は、競馬が三兆三千億円、競艇が二兆二千億円である。モーターボート競走法は観光に関する事業の振興を目的とすることを明文化している。いわゆる宝くじは当せん金附証票法（1948年）により合法化されている。これらの制度趣旨は、産業振興、スポーツ振興であり、海外のゲーミング法の趣旨も観光振興・地域振興となっている。なお、平成二十八年カジノ法が制定された。具体的な実施施策は今後の課題である。なお、パチンコ（二十兆円）は、景品がその場で消費の用に供するものを対象としており、しかも換金はパチンコ経営者以外の者により行われること（三店方式）から刑法の賭博罪には該当しないとされている。

図４-３　規制と人流ビジネスの関係

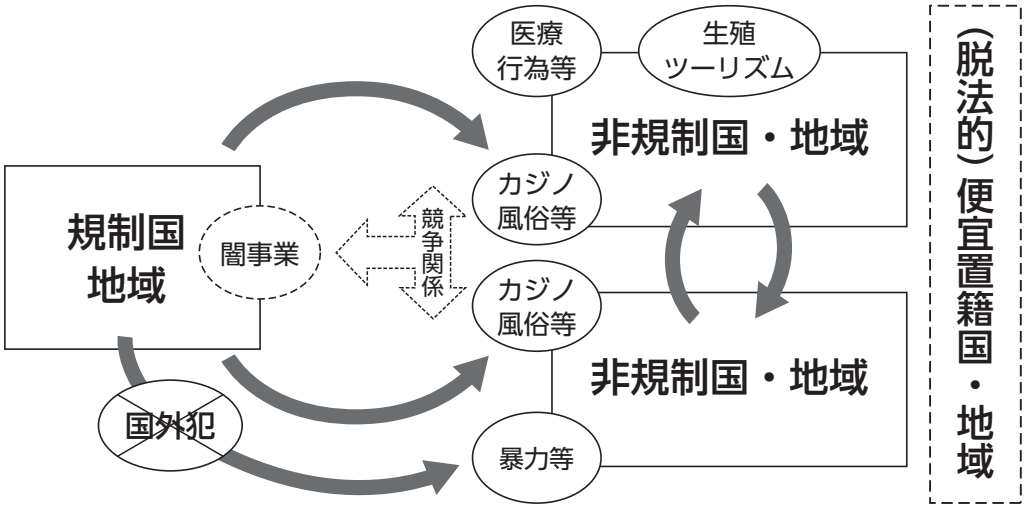
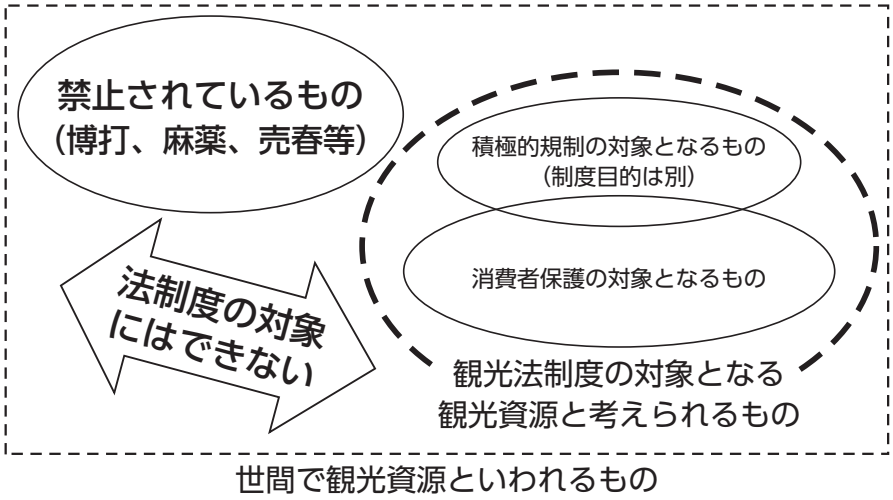


図４-４　観光資源



2-3　風俗、猥褻

人類にとって性行為は日常行為であるが、未成年、病気、暴力団等の対策等の理由による規制により非日常化され、観光資源化している。社会常識の変化による規制の運用緩和によりヘアヌード等が合法化され、わざわざ海外まで出かける観光資源とはならなくなってしまった。日本では売春防止法があり、売春自体は犯罪とされていないものの、管理売春等が犯罪とされている。海外においては合法的に管理売春を行うことが可能な地域も存在し、管理売春が非日常である日本在住者にとって、観光資源となっている。風俗営業及び性風俗関連特殊営業等は「善良の風俗と清浄な風俗環境を保持し、及び少年の健全な育成に障害を及ぼす行為を防止する」ため、「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」により規制を受ける。同法が規定する「風俗営業」は「客の接待をして客に飲食をさせる営業」であり、「接待」とは「歓楽的雰囲気を醸し出す方法により客をもてなすこと」であり、まさに古典的な観光産業との認識にたっている。

2-4　薬物

薬物は使用も販売も刑法等で禁止されているが、薬物を求めて移動する人がいるから、観光資源である。観光政策論の対象にはならないが、観光行動、観光資源の対象ではある。大麻の取締は国によって異なるところから、差異があり、その差異を求めて人は移動する。アヘンは江戸では咳止め、痛み止めの薬として普通に売られていたが、嗜好品としては大々的に広まっていなかった。幕府は清国でのアヘン蔓延の状況に強く危機感を感じており、取り締まりを厳しく行い、概ね水際で食い止めることに成功していた。この幕府の方針は、開国後の米英蘭仏露との条約（第１編第４節参照）締結の際も維持されており、条文にアヘン輸入禁止の文言を入れることに成功している。

明治政府は1868年にアヘン禁令を布告し、1870年９月にはアヘン使用・売買を重罪とする法律を作った。その後1879年に明治政府は、国内外のアヘンを医療用として独占的に購入し、許可された薬局のみで販売するアヘン専売法を施行した。内地では一貫してアヘンを禁止していたが、植民地での大量生産、植民地向けの販売拡大により莫大な収益を上げており、日中戦争の戦費に活用されていた。

松本俊彦によれば、WHO等の国際機関は個人的な薬物使用を非犯罪化して、刑罰でなく医療と健康福祉サービスの対象とすべきとして、これを支持する科学的エビデンスが数多く出ており、国際的な潮流となっている（『公研』No.681）。

2-5　飲食物

保冷技術の向上と物流のコンテナ革命等により、食材はグローバル化し、地域の名産とされるものが世界中のどこでも入手可能となっている。それだけに食材の規制制度が観光資源を生み出す力となっている。ブランド化もそれを保護する規制制度により価値を維持するものである。和食のブランド化も推進されているが、日本の農産物は安全で農業の基準が厳しいという思い込みも指摘されている。食材を輸出して相手国の基準が日本より厳しいことに気が付くことが多く、否認されるレベルにまでなってしまっている。その代表例がコメに含まれる無機ヒ素問題である（畝山智香子・松永和紀対談「食の安全とリスクを考える」『公研』2016年６月号）。

飲食物の規制制度の代表格である米国禁酒法は、1920年から1933年まで憲法修正第18条下において施行され、消費のためのアルコールの製造、販売、輸送が全面的に禁止された。現在でも公海上を航行する便宜置籍船において賭博等が行われているのは禁酒法が始まりである（第１編第４節参照）。なお、禁酒法の廃止による余剰取締官（FBI）はその後の大麻取締対策に振り向けられることとなった。

日本では、ふぐ調理師の免許や資格は各都道府県が個別に定めているため、特段の定めのない限り当該都道府県内のみでしか通用しない。このため、地域により「裏メニュー」的に提供され、中毒事件が表ざたになることがある。

コカ、ビンロウ等国により取り扱いの異なる嗜好品が存在し、観光資源化している。その代表例が大麻であり、従来からソフトドラッグとハードドラッグを分けて考えるオランダ、カナダ、ニュージーランドに代表されるように、その使用は公衆衛生の問題とし、犯罪ではないとする国、地域があり、結果的に観光資源化されている。

2-6　動物虐待、暴力等

スマホやビデオゲームがない時代、欧州では人々は楽しみのため、暇つぶしのために、ブラッド・スポーツに興じていた。狐潰し、Goose pulling、Rat-baitingと呼ばれるものであるが、現在は多くの地域で禁止されている。

進化の過程で動物も意識、感情を獲得していることが理解されてきた。霊長類や鯨等に限らず、魚類も鏡に映った自分を自分だと認識することが動物社会学で明らかにされつつある。そのため観光資源としての動物の取り扱いにも変化が見られる。

1948年東京都は闘犬・闘鶏・闘牛取締条例を制定し、犬、鶏、牛その他の動物を互に闘わせてはならないとし、違反すれば五万円以下の罰金又は拘留若しくは科料に処すると規定した。その一方で新潟県旧山古志村の牛の角突き（闘牛）は重要無形民俗文化財に指定され、観光資源となっている。日本では闘牛、闘犬は存在するが、闘鶏は行われていない。日本で規制すれば規制のない国の観光資源となる。現にフィリピンでは闘鶏が観光資源として行われている。沖縄県で開催されていた「ハブとマングースの決闘ショー」は、その残酷さが多くの人の批判を呼び、動物愛護の観点から問題ありとして、1999年以降行われていない。

スペインのバルセロナ市は「反闘牛都市」を宣言している。スコットランド議会は「野生哺乳類保護法」（狐狩り法案）を可決しているが、狐狩りは英国農村の伝統文化、都市住民の感情的議論で禁止するのは不公平との反発があると報道されている。

銃の使用も観光対象となっている。我が国では銃砲刀剣類所持等取締法で規制されているから、グアム島の射撃場では日本人相手の観光資源となったのである。

暴力もボクシングの合法化により観光資源化してきた。決闘罪ニ関スル件（1889年）は決闘すること自体を処罰する法律であるが、時代、地域においては決闘が合法である場合もあった。ボクシングとレスリングやキックボクシングの選手が両者の取り決めたルールで競技を行う異種格闘技が実施された。運営の仕方如何では死者が出る可能性があったが、そのリスクが高い分だけ刺激性に富み、観光興行としては価値が高まったのである。

2-7　介護、操縦免許等の資格

国家を前提とすれば当然国家間に制度的な差異が発生する。相互主義、多国間条約によりその差異をなくすことが行われている。

海外で取得した資格が日本でも通用する場合に、人を移動させる力になる。航空機操縦免許の取得が代表例である。EUに含まれる国の医師免許等があれば、EU内のどの国でもその資格が有効に取り扱われる。従って、資格取得のための移動が人流の大きな力となる。

2-8　医療等

人が高度な医療を求めて移動することは自然である。しかし、医療「ツーリズム」論議においては、全額自己負担で高い診療費を支払う外国人患者が優先的に扱われることになる点、混合診療の全面解禁につながる点において「心配している」と日本医師会会長はコメントしている。実際のところ医療ビザもほとんど活用されていない。この点について、上昌広及び川渕孝一は対談（『公研』2017年３月号「高齢化社会の医療のあり方」）において、医療費のコストを一番下げるのは移民であるとし、移民の看護師、介護士、ドクターを採れば、人件費は圧倒的に下がるし、不足も緩和されるとする。日本国内の医師不足の論議は日本医師会がためにする論議であり、EU内共通免許が取得出来るところから東欧の医学部に三百人以上の日本人が行っている。コストの安いところで学び、欧州で働くのである。両氏は「日本人が中国の医師免許を取ったらそのまま日本で使えるとは言わないまでも、少なくとも予備試験のチャンスくらいは与えたらどうか」「中国で医師免許を取った日本人は、日本で働かずに東南アジアに進出」とし、規制が生み出す人流が、規制の壁を低くする効果が期待出来るとする。米国観光協会のCHINA: SUMMARY INBOUND TRAVEL MARKET PROFILE（2015年）でも、渡米してきている留学生、医療目的の旅行者も旅行市場に組み込んで考えている。

臓器移植、婚姻、養子縁組、出産、死亡等に関わる地域の制度は、法令はもとより当該地域の宗教、道徳等に依拠して判断されるものであり、当然地域間の差異が存在する。人工授精、出生による国籍取得等その差異を活用して人を移動させる医療ツーリズムや生殖ツーリズム等が発想・実施されているが、拡大するとすれば世界共通基準が求められることとなり、差異がなくなることにつながってゆく。

第６節　観光資源の再構築

1　科学技術の進展による観光資源の拡大

1-1　宇宙旅行

自らの目で見た風景を表そうとすると、遠くを見たいという欲望から絵師の視点は上昇した。船舶、鉄道、航空機の発達も風景感を変化させてきたが、当然その先には宇宙船がある。宇宙船から地球を眺めれば、風景観とそれを形成する文化観も変化する。しかし航空機による旅行の発展に比較すると、民間宇宙ロケットの発展は極端に遅い。ガガーリンが宇宙に出かけてから半世紀以上も経過している。観光に必須の大衆化戦略が出来ていないからである（注）。

観光政策は国、地域を単位として発想されてきた。従って、国際的な宇宙政策や科学政策は樹立されても、国の枠を超えた観光政策は樹立されていない。国の威信をかけて宇宙飛行士を送り込むという目的、防衛政策の観点からの宇宙開発目的、あるいは科学技術の観点からの宇宙開発は政策として成立させられるが、「「楽しみ」のための旅」を促進する政策目的は樹立できないでいる。

国防技術から始まったGPSも民間解放され商業用に活用されている。宇宙開発技術も商業用に開放される機運がようやく発生し、産業政策として宇宙観光産業にも着目されるようになってきた。

宇宙は人流のフロンティアであり、宇宙が観光資源となれば、国境を超えるといった発想も一般人から消滅する。宇宙旅行に関する政策は旅行者の安全確保を基軸としたアウトバウンド政策に行き着く。そして、宇宙空間での「無重力体験」は、どのテーマパークもかなわないアトラクションになるのである。宇宙旅行には、経済性と同時に無重力状態や放射線の被ばくによる身体的影響を克服しなければな

らないという制約があるが、航空輸送と同様いずれ大衆化するであろう。

（注）NASAでは、2024年に女性、次に男性を月に送り込む計画のArtemis Planを発表している。

1－2　自然現象等の観測

自然資源に分類されるものも、三百六十五日、二十四時間同じ状態ではなく、周辺環境により評価も変化する。その意味では文化的存在でもある。摩周湖は無名であったが流行歌「霧の摩周湖」のヒットにより有名観光地に昇格した。しかし「霧の摩周湖」が忘れられれば再び無名の存在に逆戻りしてしまう。

日食、オーロラ等の自然現象に関する予測技術が観光資源を生み出してきた。観光対象と観光資源を使い分ける発想に立てば、科学技術の進展により、観光資源から観光対象となることが出来るものが増加したということになる。

日食、月食は完全にその発生を予測出来るから、日食ツアーが販売されている。オーロラツアーも完全ではないがおおよその発生は予測出来るからツアーが販売されている。蜃気楼の発生はまだ確率の世界であり、商業ツアーの販売は無理なのである。

気象予報、地震予知等の精度を上昇させるため、人類社会は高速コンピュータを活用するようになり、量子コンピュータの出現は、結果として観光資源の開発に資するのである。ポロロッカ（海嘯）、レンズ雲、光柱（ライトピラー）、逆さ霧、ダイヤモンドダスト、幻の噴煙（レーニナ山）等これまで一部の愛好家の関心事であったものが新しい観光資源として身近に認識されるようになるであろう。

自然現象だけではなく、動植物の生態も新しい観光資源として見直される。渡り鳥の大群、昆虫の生態等、動物の行動を予測出来る技術が発達すれば観光資源となる。

2　観光資源としての「歴史」

2－1　歴史教育の再構築

2－1－1　ヘロドトス、司馬遷、イブン・ハルドゥーン

ヘロドトスが『ヒストリアイ』を書いたとき、歴史という意識はなく書名を「調査研究」にした。この書名が英語の「ヒストリー」の語源になっている。ヘロドトスが示した世界観の一つは、政治勢力の対立・抗争が世界の変化を起こす、というものであった。司馬遷の『史記』の世界観はヘロドトスの歴史観とは異なり、君主である漢の武帝がいかに正統の天子であるかを証明するためにあった。十四世紀世界でもっとも先進地域であったイスラムの歴史家イブン・ハルドゥーンは『世界史序説』において、人間が社会生活を営む地域にはそれぞれ固有の文明がある、という視点で歴史を記述している。これらのことを認識すれば今日の歴史認識問題も人流の障害とはならなくなる。

2－1－2　字句「歴史」を造語した日本

字句「歴史」は明治期に日本で作られている。「史」とは、文書係の役人という意味での『史記』の「史」に、代々つながっていくという意味の「歴」をつけて造語したものである。

明治政府は、輸入した西洋史に負けない中国の王朝史の作成を意図した。西洋史との関連性を大事にする必要があると考え、マルコポーロ等の東西交流史が教科書に書かれることとなった。しかし、工夫して造語した皇帝、封建制、革命等の訳は、当時の東洋史はもちろん現在の世界史にも大きな混乱をもたらした。例えば、秦の始皇帝（Ⓗ西安）等の皇帝は天下を統治する「天命」を受けた世界の中心であるが、ローマ皇帝のアウグストゥス（Ⓗローマ）は、独裁色を薄める必要性のあった元老院の筆頭議員に過ぎない。

2-1-3　歴史教育と観光資源

専門分野としての日本の歴史学は伝統的に西洋史、東洋史、日本史に区分され、現在も継承されている。世界史教育は1949年に新制高校に初めて導入された。しかしアジアとヨーロッパは別々の章になっており、相変わらず西洋史と東洋史のままである。国史から改称された日本史も含まれない。従って、その時代の世界がどのように動いていて、なぜその国の人やものが日本にまで来訪したのか、日本人はそこで何を考えどう対応したのかについてまで考えられないのである。その延長に歴史認識の問題化がある。

時代区分については、欧州、中国では王朝交代で時代を区切っている。保立道久（東大史料編纂所名誉教授）は日本についても、明治以前を「古墳→大和→山城→北条→足利→織豊→徳川」に区分する提案をしている。観光資源の名称に冠される鎌倉、奈良が消滅するから観光ビジネスへの影響は大きい。

日本という国号と日本天皇という君主号は、663年の白村江の敗戦によって朝鮮半島から追い出された倭人たちが、大陸からの渡来人と一緒になって、唐帝国との関係を模索して生み出したものである。従って『日本書紀』は、司馬遷の『史記』の枠組みに従っていながらも、日本文明は最初から「シナ」とは無関係に自立的に発展してきたと主張した。この理解が出来れば、歴史認識を超えた形で歴史資源を極東共通の観光資源、観光ビジネスに活用出来る。

2-2　観光資源としての日本の歴史

2-2-1　神話から解放された観光資源としての古墳

仁徳天皇陵古墳が学術的命名法に則り名称が大仙陵古墳に変更され、大仙陵古墳を含む「百舌鳥・古市古墳群」を世界文化遺産として登録（Ⓗ大阪府）した。2018年、宮内庁は堺市等と共同で大仙陵古墳を発掘すると発表している。歴代天皇や皇族の陵墓を宮内庁が外部機関と共同で発掘するのは初めてである。神話が絶対視された戦前の影響からようやく抜け出せるようになった。一般市民が関心を持つ観光資源としての影響力が大きくなってきたからである。

日本では縄文時代前の時代を先土器時代、無土器時代と呼び、日本列島に人類は居住していなかったと考えていた。しかし1949年に相沢忠洋が岩宿（群馬県）で旧石器を発見し、現在までに四千カ所を超える遺跡が確認されている。ほとんどが約三万年前から一万二千年前の後期旧石器時代のものである。

遺跡の発掘は、戦時中軍事工場建設で発見された登呂遺跡は別にして、多くが公共事業の施工による。文化財保護法は、埋蔵文化財包蔵地での開発事業には事前届出等を求めており、吉野ケ里遺跡、三内丸山遺跡が整備され、文化観光資源に活用されている。自治体も文化庁の風土記の丘整備構想、史跡等活用特別事業（ふるさと歴史の広場事業）により、観光資源として整備を推進している。

考古学分野で旧石器時代の石器や遺跡が捏造された事件があった。この事件では、文部科学省、考古学者、地域観光振興を図りたいという地方自治体の思惑も絡んで、国費が投じられた。捏造された石器や遺跡は、メディアや行政にもてはやされ、教科書にまで掲載されていた（『神々の汚れた手　奥野正男』）。二十世紀当初にも英国でピルトダウン原人事件が発生している。考古学的には捏造が証明されているが、今もなお記念碑が立てられ、コナンドイル犯人説等話題を提供する観光資源としての価値を保持し続けている。

2-2-2　観光資源としての日本史の歴史用語

公益財団法人日本交通公社は観光資源台帳を作成し、超Ａ級観光資源を「わが国を代表する資源であり、世界に誇示しうるもの。日本人の誇り、日本のアイデンティティを強く示すもの。人生のうちで一度は訪れたいもの」とするが、この台帳は、人為的空間概念である国境意識を前提とする限界を抱えて

おり、特に日本のアイデンティティには時間を超えた普遍性の検証が必須である。

①　源平合戦　平家物語（源平盛衰記）

源平の古戦場や史跡（Ⓗ宮島、Ⓗ平泉）は全国で観光資源として活用されている。源平合戦は「治承・寿永の内乱」の一部に過ぎず、源氏同士、平氏同士が争う現象は日本各地で見られた。父系で見れば源氏だが、母系で見れば平氏、またはその逆という武将も少なからずいた。平氏も源氏も多くの人が動員され、その戦時体制が鎌倉「幕府」となった。鎌倉幕府は予期せぬ結末でもあった。その字句「鎌倉幕府」は明治の造語である。

鎌倉幕府は皇国史観のもとで武家政権の始まりであるものとして嫌われ始め、鎌倉幕府創建という流れを作った文覚上人は、芥川龍之介による1921年『袈裟と盛遠』を最後に語られることはなくなった（『日本古代史の「病理」　相原精次』）。平家物語は鎌倉と瀬戸内海の合戦で話が完結するため、関東、東北の歴史観光資源が少ない。

②　江戸時代

近世日本の経済発展を1990年ドル購買力基準で測ると、一人当たりGDPは2010年21,935ドルであるのに対して、1600年667ドル、1846年905ドルと変化が少ないが、非一次部門のシェアが拡大し、貨幣需要は高まっていた。貨幣相場は安定しており、人流・観光にはプラスであった（『近世貨幣と経済発展　岩橋勝』）。

この江戸時代の評価は戦後も概して否定的であった。その影響もあり、世界遺産も日光東照宮、姫路城等が評価されているだけである。否定的な理由としてマルクス史観が挙げられるが、薩長史観を挙げる人もいる。福沢諭吉は「門閥制度は親の仇」と言っていた。

高度経済成長を終了し、環境問題などさまざまな矛盾が露呈した時点においては、江戸時代が持続可能な経済のモデルとして再評価する人が出現した。

これに対して、豊かな水田風景が生まれ、米が貨幣経済の中心になり、その結果人災とも思える天明の飢饉等が発生したのも江戸時代だという再々評価があるとともに、明治維新後数年を置かずに貨幣統合の新貨条例が公布できたのは、国内が緩やかに統合されていた江戸時代の貨幣市場だと評価を受けている。

③　明治維新と日露戦争

③-１　観光資源としての明治維新と西郷隆盛人気

字句「維新」は幕末から頻用されてきた字句「一新」を後で中国の古典詩経の文言に置き換えたことに始まる。詩経での維新の意味は王朝交代と同義であり、王政復古と矛盾する。幕藩体制の崩壊は藩の滅亡につながるから、長州薩摩が討幕を藩の方針に掲げたことは一度もない。大政の奉還には、少数派の倒幕派である西郷は御旗がなくなり困った。従って、王政復古の大号令は討幕ではなく、新政府のイニシアティヴをだれが取るかということであった（『明治維新を考える　三谷博』）。『トマス・クック物語』でもこのことが分かりづらかったのであろう。幕末期の異人排斥テロリストと長州藩の区別ができていない。

近世では字句「幕府」、「藩」、「朝廷」はほとんど使用されなかった（『東アジアの王権と思想　渡辺浩』）。これらは明治初期に定着した言葉であり、幕府は朝廷より正当性の乏しいもの、藩は中央の政府を守るべき正当性の乏しい存在であるといったイメージであった。

安藤優一郎は、西郷隆盛を人気者にしたのは地元民ではなく東京市民であり、明治政府への反発の裏返しであったとする（『幕末維新消された歴史』）。東京にも西郷隆盛に関る観光資源が多く存在するから、それなりに説得力を持つが、地元鹿児島には許容できない。

③-２　司馬史観とその評価

『坂の上の雲』の舞台・旅順を、改革開放運動の最中は日本人観光客誘致のため、当局は積極的に活用し、外国人立ち入り禁止区域から除外している。しかし二百三高地は高媛がいうようにホストは中国であり、日本もロシアもゲストに過ぎない。

司馬遼太郎に渡辺京二は手厳しい（『幻影の明治』）。幕末の日本人大衆は、馬関戦争では外国軍隊の砲弾運びに協力してそれが売国の所業だとは全く考えていなかったという例を出す。戊辰戦争で会津藩が官軍に攻められたときの会津の百姓も、官軍に雇われて平気の平左であった。同じ行動は、中国の民衆にも表れる。為政者が英国人でも土地の支配階級でも同じである。つまり近代国家概念が後で作られたものだからである。

日露戦争開戦直前まで、日本は官民を問わず戦争を望んではいなかった。山本権兵衛は朝鮮など放棄していいと言っていた。それが馬関戦争で弾運びをしていた民衆が、祖国のために一命を賭する「国民」に変化した。「国民」が存在しない清国の状況を憂えた女子留学生（『秋風、秋雨人を愁殺す　武田泰淳』の主人公）は、1907年紹興での蜂起を計画し処刑されたが、西湖畔（Ⓗ杭州）の秋瑾像は日中両観光客の資源となっている。

司馬氏も、「ロシアに勝てた」のは、近代化の達成においてロシアをしのいでいたからだとしたかったのだが、現代の日露戦争勝敗観は大きく変化しており単純な評価ではなくなっている。

満蒙地域における戦闘の評価はこれからも変化し、その変化とともに観光行動も変化する。ノモンハン事件・ハルハ河戦争の世界史上における歴史認識評価（『ノモンハン戦争　田中克彦』）が変われば、この地域はスターリングラードの攻防、ミッドウェイ海戦をしのぐ大きな観光資源になる可能性がある。

２-３　歴史教育が偏在させる世界文化遺産

ユネスコに登録されている世界文化遺産は地域的に偏在している（表４-１）。限られた時間の中での歴史教育には限界があり、他国の歴史に関しては、欧米、しかもキリスト教に偏りがちであることが、世界文化遺産の数に影響していると思われる。

ルネサンスの三大発明はすべて、シルクロードを通じてもたらされた宋の発明品の改良である。火薬・鉄砲は騎士の没落を引き起こし、羅針盤は大航海時代を可能とし、活版印刷は宗教改革を可能としたから、欧州アジアを超えた人類全体の遺産である。歴史教育も民族教育に重ねて人類に共通する、あるいは他民族の歴史を学ぶことにより、世界遺産に関する理解も進展する。

戦時に敵味方なく救援活動を行う赤十字はイスラム諸国では赤新月と呼ばれるから、「十字」軍（Ⓗバ

表４-１　世界遺産国別登録数　2019年

順位	国名	合計	文化遺産	自然遺産	複合遺産	順位	国名	合計	文化遺産	自然遺産	複合遺産
1	イタリア	55	50	5	0	8	イギリス	32	27	4	1
1	中国	55	37	14	4	9	ロシア	29	18	11	0
3	スペイン	48	42	4	2	10	アメリカ	24	11	12	1
4	ドイツ	46	43	3	0	10	イラン	24	22	2	0
5	フランス	45	39	5	1	59	モンゴル	5	3	2	0
6	インド	38	30	7	1	73	マリ	4	3	0	1
7	メキシコ	35	27	6	2	84	スーダン	3	2	1	0

出典：https://worldheritagesite.xyz/ranking/ranking-2/

レッタ、マルボルグ、トマール、ミストラ、ロードス島）という見方も再考察が必要である。占領軍、解放軍も見方が異なれば逆転する。イスラム世界やインドの歴史、中央アジアに関する歴史教育が変われば、世界遺産も変化する。

①　文芸復興（ルネサンス）

歴史用語ルネサンスは十九世紀後半に確立した。古典古代の文化を復興しようとする文化運動であり、十四世紀にイタリアで始まり、やがて西欧各国に広まったとする認識を反映して、イタリアの世界遺産登録数が現在のところ一番多くなっている。

ギリシャ・ローマ等の古典文化は、八世紀から九世紀にかけてアラビア語に翻訳され、初期イスラム文化の発達に貢献した。この古典的な文献とイスラムの学者の注釈がラテン語に翻訳されるようになった。翻訳作業は、イスラム支配下のスペインで行われ、イスラム教徒、キリスト教徒、ユダヤ教徒等数多くの翻訳者が参加した。

②　紙と印刷術が可能にした聖書の民衆への普及

グーテンベルクが改良した活版印刷技術は、中国から伝わった印刷技術と紙を活用し、瞬く間に欧州に広まった。漢字と異なりアルファベットは数が少なく活版の実用化向きであった。この印刷により、マルティン・ルターは独語訳による聖書を普及させ、ラテン語訳の聖書に基づく教会の情報独占を破壊した。

十六世紀まで各地域からの教会税はバチカンの収益となっていた。近代国家の誕生とともに、各国は自国の富がバチカンに流れることを可とせず、自国内に止めておくことを歓迎し、それぞれの地域の教会が、ローマと絶縁することを積極的に後押しした。

第七回十字軍のエジプト、チュニジア遠征が失敗におわり、教皇の信頼性が低下した。1521年サンピエトロ大聖堂建設資金のための免罪符販売をマルティン・ルターが批判を行ったため、ローマ教会を破門され神聖ローマ皇帝に追放された。そのためルターはザクセン選帝侯の庇護を受け、新約聖書の独語訳を完成させた。

③　近代観光概念を可能とする蓄財罪悪観からの解放

1524年「神の前に万人は平等」とするルターの教えの影響も受け、農民は農奴制廃止と税の軽減等を主張する独国農民戦争が発生した。しかし最終的にルター派は諸侯につき、農民は反ルター派になってしまった。今でも南独国はカソリックが多い。ルター派は自分たちの宗派は法的根拠を持つ正当な教会であると応報し、庇護下の諸侯の地では、宗教改革のイメージとは真逆に保守的な勢力であった。

よりラディカルな改革を求めた人々の動きはカルヴァンに引き継がれた。カルヴァンは天職に励むことで救済を確信させ蓄財を認めた。マックスウェーバーが理論づけた『プロテスタンティズムの倫理と資本主義の精神』の表題をカルビニズムの倫理としておけば分かりやすかった。近代観光概念もこの精神によって形成されている。

カルヴァン派はピューリタン（英）、ユグノー（仏）、ゴイセン（蘭）として広がり、バプテスト派はこの流れから出てきた。それまで自由に教会を作る権利という考えは、教会の地位を破壊する恐ろしい考え方だとされていた。近代の様々な自由思想、デモクラシーの形成に寄与し、その担い手となったのは、カトリックやルター派、そしてカルビニズムに排除され、迫害を受けてきたこの「改革の改革」を主張したプロテスタンティズムのことである。これがキング牧師やオバマ大統領を生んだ政治的伝統である。

3　戦争と観光資源

3-1　戦争とメディアと観光

メディアは刺激を基本とするから、戦闘を好んで取り上げる。戦争の記憶や記録には刺激があり、人を移動させて見に行かせる力がある。アルゼンチン沖のフォークランド諸島は、多くの日本人は英国民の戦争熱を煽りたてた戦争報道により初めてその存在を知った。その結果、人流・観光資源となったのである。

米国メディアが米西戦争で販売部数を拡大したように、日清戦争時、新聞は国民にむけて多くの戦争報道をした。従軍記者を送るなど戦争報道に強かった大阪朝日新聞と中央新聞が発行部数を伸ばした。戦争報道は、新聞・雑誌で世界を認識する習慣を定着させるとともに、メディアの発達をうながしたが、人々の価値観を単一にしてしまう危険性を持っていた。清が日本よりも文化的に遅れているとのメッセージを繰り返し伝えたからである。満州事変時も、庶民はむさぼるように事変を報道する新聞を読み、ラジオを聞いた。

今日でも、バルカン半島情勢、中東情勢等を、CNNやBBCなどの英語圏メガメディアがどういう報道をするかによって、国際世論が形成され、現実の国際政治も動くという事態が出現している。フォークランド戦争時、英国世論とメディアの多くはサッチャー政権を支持したから、第一次大戦時の様相とあまり変わりはない。

3-2　「ダーク・ツーリズム」概念の再構築

3-2-1　興味度と「嫌い」度

「ダーク・ツーリズム」概念は1990年代に提唱され始めた。脳内反応の可視化による脳波信号解析の手法を用いて説明すれば、「興味度」が高いもののうち、「嫌い度」が高いものを人流・観光資源として分類するということになる。この「嫌い」の感性は「好き」の感性以上に複雑な感性であり、単純に「ダーク」とまとめて分類できないものである。また「嫌い度」が強くて「興味度」を遥かに超えてしまうと観光資源価値が消滅してしまう。韓国のいわゆる敵産家屋は日帝残滓、日帝痕跡として認識され、朝鮮総督府、旧ソウル市役所等は消滅してしまっている。ムンバイの駅舎チャトラパティ・シヴァージー・ターミナスは大英帝国植民地支配の象徴であったが、世界遺産に登録され観光資源として活用されている。人流・観光政策として重要なことは「嫌い度」を上回る「興味度」になるように施策を講じることであり、メディアの活用もそこに求められる。

ダークとする価値観は中期的には風化の第一歩を進み出すものである。記憶が風化すれば価値中立的になる。政治学としてはそれで問題解決である。源平合戦の史蹟のようなものであり場所そのものが曖昧にすらなる。そうなると刺激性が薄れ、人流・観光資源としての価値は少なくなり、学術的、芸術的価値のあるものだけが残る。

3-2-2　殺戮の記憶・記録の展示

戦争は国家政策の一つであり、外交の延長上で考えられていた時代には、適当なところで講和をはかった。ところが第一次、第二次大戦ではメディアもあおりたてる国家総力戦に変化し、非戦闘要員も巻き込まれる大規模な殺戮戦となった。その結果、戦争の記憶・記録が刺激性の点において最大のものとなった。

この殺戮の記憶・記録の中には、古典的な国際法上の戦争行為の範疇にはおさまらないものがある。世界遺産に登録されているアウシュヴィッツ＝ビルケナウ強制収容所、原爆ドームが代表例である。しかし、スミソニアン博物館では原爆投下機エノラ・ゲイの展示はひっそりと行われている。価値判断が

比較的多くの人に共有されているものですら、注目を浴びたタイミングまでを考えると、極めて政治的なものである。大戦直後には意図的であったかはともかく、それほど注目されなかったホロコーストや原爆被害は、あとで思い出す行為であったから「フィクション」が入り込む可能性がある。それでも人流・観光資源としては、刺激が強ければ力があるということになるのである。

カンボジアのトゥール・スレン虐殺犯罪博物館は『キリングフィールド』(1984年)、台湾の台北二二八記念館は『非情都市』(1989年)、ルワンダのキガリ等にある虐殺記念館は『ホテルルワンダ』(2004年)、ワシントンにある国立アメリカ・インデアン博物館はサンドクリークの虐殺を元に制作された『ソルジャーブルー』(70年)、ホーチミン市の戦争証跡博物館は、ベトナム戦争を元に制作された『ディア・ハンター』(78年）等といった映画とともに話題を継続させ、訪問者を得ている。その一方、映画化されていない二十世紀最初のジェノサイドであるナムビア先住民ヘレロ・ナマクア虐殺は、当事国住民以外にはほとんど知られていない。

３-３　抑留の記憶

第一次大戦の敗戦国独国は、戦後賠償支払のための外貨を市場調達したため、世界的な貿易不均衡を生み出した。この問題を回避するため、ヤルタ会談では賠償は外貨や正貨支払いではなく、役務や現物による支払いで行われることが合意された。この役務賠償の考え方は捕虜の強制労働を正当化する理由になった。ソ連がポーランド侵攻以降獲得した独国軍捕虜は四百万人に及び、1948年末の段階で五十七万人が死亡し五十四万人が未帰還のまま抑留された。

1945年２月米英ソにより日本の敗戦処理を巡るヤルタ秘密協定が取り決められ、ソ連参戦は独国敗戦日（５月７日）の九十日後と決められた。日本政府は７月27日に発せられたポツダム宣言受諾を90日後である８月７日を経過しても受諾せず、結果的に８月８日にソ連参戦が実行された。なお、米軍による広島原子爆弾投下は８月６日であり（㊗原爆ドーム)、ポツダム宣言受諾は８月14日に行われ、９月２日休戦協定が締結された。

この結果日本軍捕虜等もソ連によって主にシベリアなどへ労働力として移送された。その数は約五十七万五千人であり、約五万八千人が死亡した。シベリア抑留をテーマにした作品は『不毛地帯』『暁に祈る』等があるが、終戦時の日ソ関係を分析した歴史研究は数少なく（『1945　予定された敗戦　小代有希子』『暗闘　長谷川毅』)、新たな観光資源が期待できる。

満州開拓移民政策は日本の貧しい農村救済を意図して作成された。しかし、地主勢力は小作人減少により土地の生産性が低下し小作料が減少することを恐れ反対し、また小作人からの希望者も少なく、計画の一割の十万戸に留まった。敗戦により、多くの開拓移民団の人々が抑留され、あるいは集団自決し、残留孤児となった。この悲劇も『大地の子』等に描写されているが、苦難の歴史を伝える満蒙開拓平和記念館は、共有性に乏しく苦戦している。

３-４　開戦、終戦の記憶・記録遺産

日米開戦を決定した歴史的事実は、終戦責任の記憶遺産に比べて、ドラマ性のある記録が共有されていない。米国では真珠湾攻撃の記憶が強くアリゾナ・メモリアルが人流・観光資源となっているが、英国領マレー半島攻撃は現在では観光資源化されていない。

ニュルンベルク・フュルト地方裁判所六〇〇号陪審法廷は、ニュルンベルグ裁判が開催された法廷として資料、展示物が観光資源化されている。極東国際軍事裁判（東京裁判）は旧陸軍士官学校講堂で開催された。防衛庁の移転に伴い市ヶ谷の自衛隊用地が再開発された機会に、防衛省が管理する「市ヶ谷

記念館」の一部として講堂が、記録資源として保存されているが、東京裁判で使用されたとしか表示されておらず、資料等の展示は一切ない。旧陸軍大臣室に残した三島由紀夫の刀傷の方がむしろ人流・観光資源化している。

東京裁判の結果死刑が執行されたＡ級戦犯が合祀されたことにより、靖国神社の知名度は国際的に向上した。保坂正康は「軍国主義が正当化されている」とするが、人流・観光資源的価値は高まった。

フィクションもまじえたエンターテインメント性の強いものであってもかまわないから、関係国の一般庶民も認識出来るように戦争結果を人流・観光資源として共有化することが、更なる人を移動させて見に行かせる力となる。時間が経過すれば好感度、拒絶度で測られる感性は相対化し、興味度の強弱により人を引き付けられるようになる。そうなれば、国際人流・観光政策としては成功である。

３-５　戦後の産物である戦艦大和とゼロ戦

敗戦後、心のよりどころとして戦艦大和とゼロ戦が認識され始めた。大和の存在が初めて国民に広く紹介されたのは、1952年に発刊された吉田満の小説『戦艦大和ノ最期』であり、長くGHQの発禁を受けていた。零戦は戦時中国民に知られていなかった（神立尚紀『祖父たちの零戦』）。1939年11月の新聞が初出で、採用から四年後である。1953年『坂井三郎空戦記録』がベストセラーになり、1959年の漫画雑誌によりゼロ戦ブームが起きた。両者とも、その後繰り返し観光資源として活用されている。

４　日中韓の歴史認識の観光資源化

極東地区でも、欧州に倣い巨大な人流圏の形成が期待でき、そのためには歴史認識問題も観光資源に変化させなければならない。

４-１　歴史・伝統の持つ脆弱性と相互交流の必要性

モンゴル国民がチンギスハーンの存在を認識するのは社会主義時代になってからである。ロシアがモンゴル国民に対して否定的に宣伝したからである。ところが、それまでモンゴル国民には存在が忘れられていたから、逆にその存在の認識が強化された。その一方ロシアのシベリア進出はモンゴル帝国撤退後の権力の真空により可能となったのであり、中国を警戒して北側から始まっている。

中国民族は概念としては梁啓超以来使われていたが実体はなく、それを一挙に内実化したのは日本との戦争であった。日本の首相の靖国参拝は日本軍国主義の復活批判にはなっても、中国の大規模な民衆運動には発展しない。愛国主義教育基地と呼ばれる場所で、日本兵の軍服を着て笑顔で記念写真を撮る若者がいることが時に問題になるくらいである。いわゆる赤色旅行は本来の目的を離れて、現地の経済発展及び交通などインフラ整備の名目になっているのも現実である。靖国神社や南京虐殺記念館、安重根記念館も、世間の評価で対立が先鋭化するから政治的に対立するが、興味の対象である観光資源として評価すれば対立しない。

４-２　重層構造の記憶を持つ観光地

満州を題材に日本人の観光に焦点を当てて分析を行った高媛は、中国人から見た「代理ホスト」と「ゲスト」である日本人観光客のまなざしを分析している。一般に「代理」は「本人」に対する言葉であるが、「本人」性をめぐっては政治的、歴史的見解はさまざまである。日本とロシアはゲストであるが、歴史的な「本人」は変化してきているから、あくまで現代から見た「本人」ということになる。

日米が戦ったグアム戦跡等に対する感情は対立的に明示化され、旧米軍兵士と旧日本軍兵士の間では明らかに違いが出る。しかしグアムのホストはチャモロ族であり、観光資源を求めている。沖縄の戦跡等は、時間の経過とともに沖縄と本土住民の違いだけではなく、沖縄住民の間での観光資源化に対する認識の違いを生み出している。

４-３　ゲルニカ事件と南京大虐殺の評価（死者数評価）

ゲルニカ空爆はスペイン内戦中に独空軍が行った都市無差別爆撃であり、ピカソの絵画により観光資源になった。1997年の六十周年式典で独国大使が独国連邦大統領の謝罪文を代読し、翌年独国国会がゲルニカ爆撃の謝罪を決議している。バスク自治政府は死者数を1,654人と推定し、フランコ派の学者による死者数は12人から250人まで幅がある。

南京大虐殺は東京裁判により日本人も初めて知らされた。犠牲者の数等を巡り歴史認識問題が叫ばれ、現代の日本人の多くの記憶にある資源になった。外務省HPでは南京入城後、非戦闘要員の殺害や略奪行為等があったことは否定できないとし、被害者の数については諸説あり、政府としてどれが正しい数か認定が困難としている。ゲルニカ事件と同様、日中双方の観光ビジネス資源として活用することが賢明な方策である。

４-４　国恥日、敵産遺産の観光活用

現代中国では、「国恥百年」は英国相手のアヘン戦争からの百年であり、対華二十一カ条要求受諾（1915年）の５月９日、満州事変勃発（1931年）の９月18日、日中戦争勃発（1937年）の７月７日はそれぞれ国恥日となり、中国国民の記憶遺産になっている。ちょっとした小競り合いから始まった盧溝橋事件も、中国人民抗日戦争記念館が設置されている。2001年に小泉首相が訪問したものの、メディアでは話題にならなかった。観光資源化すれば、日本人ツアーも増加し歴史認識にも影響を与える可能性がある。

４-５　記憶・記録遺産の評価手法の開発

歴史認識は、人流・観光でいえば観光客に対するガイドからの事前説明に等しい。その説明の影響を強く受けるのである。感性アナライザーを用いた実証実験では、ガイドの説明がある場合に興味度が高くなるから、軍艦島等に対する観光客の興味度は、ユネスコでの論議がガイドブックの効果をもたらし、国籍を問わず高くなるものと考えられる。興味度が高くなれば有望な人流・観光資源となる。

歴史認識に関する反応は、多分に建前が作用している。建前が現れるアンケートによるデータと、本音があらわれる感性アナライザーによるデータの相互比較をしてみると、更に有意なデータが得られるかもしれないが、現在の脳波計測では限界がある。歴史認識で話題になるのは「嫌い度」、「ストレス」の感性である。「嫌い度」の反対が単純に「好き度」になるのではなく、「嫌い」の感性は複雑である。歴史認識問題を通して「嫌い」の分析をすることは観光学とは別の次元ではあるが研究の一つの道であろう。

第５編

観光活動

～供給者側の視点～

第１節　人の移動とお金の移動
第２節　旅客運送業
第３節　宿泊業
第４節　旅行業から人流業へ
第５節　観光資源の提供と観光・人流業の将来

第５編　観光活動
～供給者側の視点～

第１節　人の移動とお金の移動

1　交流人口とGDP

UNWTOは2019年の国際旅客到着数が十五億人（対前年４％増）、2018年の国際観光収入は一兆七千億ドル（同４％増）と発表している。近年の傾向としては、ドル表示での収入増加率は到着数の増加率ほどには増えていない。表５-１はOECDが作成した観光活動のGDPに占める割合（直接効果）を示したものであり、おおむね５％前後と推測されるが、観光概念の不確かさが、数字を作成するうえでも課題となる。

人口減少下の日本では、交流人口の増加に活路を見出そうとしており観光活動への取り組みもその観点により進められている。旅行・観光消費動向調査によれば2019年の旅行消費額は27.9兆円（うち訪日外国人消費額4.8兆円）であった。これによる我が国経済にもたらす直接的な経済効果は、直接の付加価値誘発効果が26.4兆円、雇用誘発効果が243万人と推計する。更に、この旅行消費がもたらす間接的な効果を含めた生産波及効果は、53.8兆円、付加価値誘発効果は26.7兆円、雇用誘発効果は459万人と推計されている。

旅行消費額は、政府の一般統計「旅行・観光消費動向調査」により、旅行消費の経済効果については、世界標準的な統計手法TSA（Tourism Satellite Account）に即して推計している。松本和幸はこの観光の経済波及効果の表記方法について問題提起している。観光産業は、日本では２～３％、世界合計では４％ぐらいのシェアを占める産業であるが、「経済波及効果込み」というひと言を入れて、二～三倍ぐらいの大きさに膨らませて表記するという習慣がこの分野には存在していて、大きい誤解を招いていると危惧する。UNWTOの発行するいくつかのレポートを見ると、全世界では観光産業のGDPは産業全体の８～９％ぐらいを占めるかのような表現が使われているが、これも波及効果を含めて膨らませた数字で、多くの者が勘違いするところとなる理由なのである。

表５-１　観光活動（直接）の GDPに占める割合（％）

国名	2011	2015	2016	2017	2018	国名	2011	2015	2016	2017	2018
豪州	2.7	3.1	3.0	3.1	..	ノルウェイ	3.3	3.5	3.8	3.6	..
オーストリア	6.5	6.3	6.3	6.4	6.5	西国	10.5	11.0	11.4	11.8	..
チェコ	2.5	2.8	2.9	2.9	..	スウェーデン	6.6	6.5	6.7	6.9	7.0
仏国	7.5	7.3	7.1	7.2	7.4	インドネシア	4.0	4.3	4.1	4.1	..
アイルランド	3.6	6.1	8.0	8.6	..	モロッコ	6.9	6.4	6.6	6.8	6.9
日本	1.7	1.8	2.0	2.0	..	ペルー	3.6	3.9	3.9	3.9	3.9

Data：extracted on 09 May 2020 11:42 UTC（GMT）from OECD.Stat

米国では観光政策は地域政策と認識されており、州ごとの比較表が公表されている。大都市と地方での所得格差が感じられない。一方我が国では、東京の一人当たりのGDPが我が国をけん引しており、東北、九州などの地方のGDPは、極東地域の大都市住民との比較において劣後する結果となっている。訪日旅行客の急増が、地域住民の生活向上につながっていない結果となっており、地域観光政策の在り方を見つめ直さなければならない。

2　人の移動とお金の移動（路銀）

マルコポーロが驚きイブンバトゥータが絶賛したと伝えられる紙幣の出現にはモンゴル帝国の巨大な政治権力が必要であった。今日でも経済制裁による国際通貨（米ドル）の使用停止は、対象国の観光活動に大きな影響を及ぼしている。

2-1　金本位制

1816年英国を皮切りに主要国が金本位制へと移行したことで、貿易や資本の移動にかかる取引費用は大幅に削減されることとなった。国際観光活動においても金本位制はヒトの移動を容易にした。

十八世紀末にLondon Credit Exchange Companyが欧州主要都市で通用する最初のトラベラーズチェックを発行した。字句touristの発生期とほぼ同時期である。十九世紀末にトマス・クック社が現在と同様のものを発行し、欧州内であっても行先国により治安環境が異なる旅行者の不安を払拭させることに成功した。その後、アメリカン・エキスプレスが参入した。同社は当時既に旅行事業の拠点を世界中に有していたから、クレジットカードサービスを開始して金融部門を発展させることとなった。

2-2　日本の貨幣制度

日本は、国内で貨幣需要を賄えるだけ生産されていた。源平も戦国も有名な合戦のあったところはほとんど例外なく、鉄、金銀等の鉱物資源の多いところと一致するから、目指していたものが何かも想像が付くといわれる。そうした時代に、イエズス会宣教師が持ち込んだ採掘技術を欲しがるのは当然であった。

江戸期にはオランダ貿易を通じて、銀、銅が流出した。生産量も減少し、出目益を狙って改鋳が行われた。新井白石が良貨主義に戻すものの、金詰り現象でデフレが発生した。1736年に良貨主義をやめ悪鋳主義に転換した。社会や人々が必要とする数量を供給することが重要と、幕府が知ることになったからである。1636年寛永通宝が発行された。銅の量が不足し出し、質よりも量が必要であり、鉄、真鍮が使用された。

紙幣の使用は江戸時代の初めから少しずつ始まっていた。参拝者の世話人である御師が発行する預かり証のような紙切れが伊勢の山田羽書であり、現存最古（1610年）のものであり、民間が発行した私札が十七世紀の前半に使われるようになった。藩札は十七世紀後半から出てきて、十九世紀に入ってから全国的に流通した。私札は寛永通宝が国内に出回るようになる十七世紀後半には羽書のほかはほとんど姿を消した。十九世紀になると、少額の金が不足する地域では、全国的に使われるようになった。（『日本のお金の歴史（江戸時代）　岩橋勝』）

日本でも旅為替があった。旅行前に為替を組み、旅先の両替商で現金に換えたのである。近世の観光行動についての研究論文は、伊勢講等に関するものをはじめ発表されているが、観光行動を経済学的に分析したものは少ない。中国は宋代に紙幣を発行した。道中の便宜を考えた工夫がなされた。この結果不要の銅銭が大量に日本に持ち込まれ、日本の貨幣経済が発達した。貨幣経済が発達しないと、旅行も

発達しない。キャッシュレス化が先行している中国人観光客の増大に対応して、WeChat（微信）、アリペイ（支付宝）、テンセント（騰訊）等が日本に普及すれば歴史の再現である。

2-3　貨幣共同体

貨幣共同体は言語共同体より単純構造である。「ヒトが動く、情報が動く、カネは別」であったものが、電子路銀の登場により「ヒトも情報もカネも」同時に動くことになった。貨幣というものの形式性が純粋化される。それだけにモバイルツールだけではなく、搭載される通貨という情報を牛耳ることが求められる。

「有事のドル買い」という言葉がある。しばらくはドル表示の世界が継続するはずである。

近世日本では藩札が普及していたが、中国大陸では私札が普及していた。現代ではアマゾン、Google クラスの巨大なグローバル企業がクリプトカレンシー発行の検討を行っている。旅行者にとっては、為替リスクが少なくなるだけ魅力はある。

3　旅行の満足度

GDPの一番の難点は、会計的な概念であり対価を支払ったものだけがカウントされるところにある。供給者の視点で考えればそれでかまわないが、政策の視点で考えると最適の評価とはならない。

観光や旅行により得られる満足は付加価値の金銭評価だけで表せない。登山やジョギングは交通機関を使わず自らの足で移動する。テントを張って睡眠をとれば宿泊費も計上されない。GDP統計にはその分寄与しないが、心の満足は大きい。

経済学でいう個人の選択の自由は、一方で他人の利害と衝突する危険をはらんでいる。そこで各人の選択の範囲を制度で規定する必要が出てくる。つまり経済学では制度という概念が極めて重要であり、高い厚生経済を実現する政策提言は制度設計としてなされる。これに対して新ジャンルの神経経済学は選択の自由を考慮しないので、制度設計の理念も排除し個人の心理的・生理的プロセスの中に直接的問題解決の所在を求める。このため神経経済学の政策提言は、脳のデータから快楽の指標を割り出し、適切な快楽水準を達成する選択をするように、いわば「セラピスト」として本人を説得する形を取る。観光学（観光政策論を除く）は、経済学と比較すれば、制度設計から解放されているから、対立はない。観光学（観光政策論を除く）はセラピストであるが、観光政策論は制度設計に関わるものである。

第２節　旅客運送業

旅行者が旅行するとき何らかの移動手段を活用する。そのうち旅行者に移動手段によるサービスを提供するビジネスを旅客運送業と分類する。旅行業法では字句「運送機関」を使用するが、概念は明確でない。世界中に存在する移動手段が対象となるからである。

1　旅客運送業の機能分化

運送業は他人や他人の物を運ぶビジネスである。歴史的には自分の荷物を運ぶマーチャントキャリア（北前船等）から、次第に他人や他人の荷物を運ぶビジネスが分離していった。

運送業は、運送対象物により貨物と旅客に分けられるが、同時に両者を運送することもあり、制度上単純に区分されるものではない。

運送手段としては、水運の場合は船舶、空運の場合は航空機、陸上の場合は、鉄道、自動車であり、それぞれ事業法が存在する。日本の場合、空運は、航空法により、輸送機器（航空機）、職員（航空従事者）、運送事業等が規定されてきた。水運は、輸送機器は船舶法等、職員は船舶職員法、船員法等、運送は海上運送法等により規定されてきた。陸運は、鉄道は、鉄道営業法、鉄道事業法、軌道法により規制されて、自動車は、道路運送車両法、道路交通法、道路法、道路運送法等により規定されてきた。

運送業の管理は、集客管理、施設（車両）管理、職員（運転手）管理から構成され、伝統的運輸行政は、これをトータルに数量規制していた。情報化の進展と規制緩和により、この三機能が分化してきている。座席一席当たり、コンテナ一個当たりの原価計算を行えるようになったのもこのことによる。船員はマンニング会社からの派遣、船舶はオーナー会社からのリース、集荷はフォワーダーや共同集荷と、海運会社は全体のシステムをコントロールする機能に特化していった。コスト管理が極めてやりやすくなり原価がはじき出され、投資の意思決定が早くなったのである。同じことは航空でも発生し、LCCが登場した。船舶輸送では古くからオーナーとオペレーターとの機能分化が定着しており、航空輸送でも共同運航、ウェットリース（航空機をリースする際に、機体だけでなく運航乗務員や客室乗務員、機体整備等まで引っ括めてリースするやり方）、コードシェア（複数の航空会社が一つの便／路線を共同で運航すること）の出現といった形で運送行為の機能分化が拡大している。この運送行為の機能分化は事業参入規制制度の緩和を促進させた。集荷集客機能は既に旅行業者、運送取扱事業者といった形で分化していた。運転代行業は船員派遣業と同じく、労務提供が分化したものである。

LCCも民泊も機能分化の結果可能となったものである。この点でも物流を追いかけている。

2　運送機能の分化とライドシェア

タクシーは「流し行為」が中心であることもあり、歩合制賃金体系の下、この運送機能の分化が最も進みにくい分野であった。しかし位置把握機能、決済機能等を装備したスマートフォンによる配車が、旅客自動車運送分野における集客機能の分化を可能とし、Uber等のライドシェアが急成長することとなった。路上を走行しなくても集客が容易に行えるようになり、タクシーメータに頼る営業運送以外のビジネスモデルが成長したのである。

2012年の労働者派遣法の改正で運転手派遣が可能となり、レンタカーと派遣運転手の利用が手軽に出来るようになった。特に外国人のレンタカー利用者にとって、母国語による観光案内を兼ねた運転手の派遣は極めて重宝なものである。いわば、ハイヤービジネスが機能分化したのであるが、この傾向に追い付けない既存事業者には脅威でもある。従って運輸当局は法の解釈運用により、車両と運転手派遣の制度的非一体の原則を打ち出して、この機能分化に制約を加えている。しかし現実には空港施設の中において、複数のレンタカー会社がテナント料を支払ってカウンターの設置を行い営業しており、その隣に観光ガイド兼運転手派遣サービスのカウンターを設置することは、空港利用者の利便の観点からも当然行われることである。しかもそのサービスは、今では簡単にアプリでアレンジすることが出来るのである。非一体化の原則により制限を加えることは、IT化に逆行するものであろう。

3　ボーダレス化の進展

3-1　コードシェアとカボタージュ

航空の世界では、複数の国の航空会社が共同で運送サービスを提供している（コードシェア）。日本の航空当局は1990年代、当初は共同運航に否定的であったから、大きな変化である。外国籍航空機が日本国内の運送を行う時代が到来すれば、航空機籍の意味も薄れることになる。自国内の運送を自国籍船に制限するカボタージュ制度は、英国の航海条例により始まった。英国は植民地を含む国内輸送を英国船舶で独占することにより、植民地貿易の巨額な利益を独占した。同様のことは、アラスカ、ハワイを含めた巨大な国内航空市場を独占出来るアメリカ国籍航空機についてもいえる。中国国内航空市場が巨大化すれば、周辺国の航空運送業は厳しい競争状態にさらされるようになるであろう。

我が国運輸市場では先ず海運から不平等が始まった。開港場間の回漕は不平等条約及び日本海運の実力から認めざるを得なかった（第１編第４節）。その後鉄道整備もあって沿岸輸送問題は解消し、1899年船舶法の規定により外国船は我が国沿岸輸送から姿を消す体制となった。それ以降我が国のカボタージュは守られている。

第二次世界大戦後数年間アメリカは、日本が二度と連合国攻撃をできなくするため徹底した日本の非軍事化政策を推進した。日本国憲法が放棄するとした戦力には、すべての船舶、航空機が想定されていた。日本航空機の運航が禁止され航空関係産業はほぼ全滅した。サンフランシスコ講和条約締結前に、日本国内の航空運航権を支配しようとして連合国の航空会社七社が運航会社を設立する動きがあった。しかし日本政府はカボタージュを盾に拒否した。この主張はGHQに認められ、1951年に日本航空株式会社が設立されたが、この時点ではまだ日本による運航はできず、ノースウェスト航空に運航を委託していた。翌1952年に講和条約を締結して独立を回復すると、日本での航空機の運航が可能となったが、機材はフィリピンの航空会社から借りてきたモノであった。

1919年に締結されたパリ条約は、署名国に領空主権を認めた。第一次世界大戦後国防上の空の重要性に目覚めた各国政府は、パリ条約によって領土や領海と同じように領空主権の原則を確立した。このように領空主権の原則は国防上の必要性から生まれたものだが、同時に航空輸送の経済的重要性にも気付いていた。自国の領土内の航空輸送を他国の企業には認めないというカボタージュの思想につながるものであった。このカボタージュの禁止は全面的に行われたわけではない。国際旅客輸送の国内二地点間のストップオーバーについては、多くの国が外国企業にこれを許可している。

3-2　オープン・スカイとLCCの誕生

航空交渉により二国間条約を締結して、路線ごとに航空会社や具体的便数を定めてゆく方式を採っていたのでは、日本の人流は遅れてしまう時代になった。航空会社が市場を判断して自由に営業するオープン・スカイ政策を採用する時代が到来した。ただし、物理的な制約のある羽田と成田は除外された。その結果日本の地方空港には数多くの外国航空企業が簡単に乗り入れ出来るようになった。

オープン・スカイ政策は、1978年の航空規制緩和法によって開始された米国の国内航空規制緩和政策の方向性が、国際航空分野にも適用されたものである。米国と欧州の自由化協定が、1978年にオランダ、西独国、ベルギーと締結されたが、これは欧州の最大の目的地であった英国に圧力をかけるためであった。オランダが米国との間で自由な価格設定が許される協定を受け入れると、オランダへ低運賃貨客が大量に流入し、英国の航空輸送に関しての地位が脅かされるからであった。今日の安売り航空チケットはこのオープン・スカイ政策により生み出されたものである。

米国が他国に対し国際航空市場の開放を強く迫る背景には、航空輸送の大衆化と世界人流市場における米国のウェイトの高さがあるが、同時に巨大な米国の国内への他国側からの参入をカボタージュにより拒めることも念頭においておかなければならない。

旅客は自分の足で最終目的地に向かうから、国際間運送だけで完結するものではない。必然、厳しい競争のもと高度化するニーズに対応するためには、国内運送を組み合わせる必要が発生するから、コードシェアによる対応が始まった。

そもそも、日米間の航空輸送の不平等は米軍占領下から始まり、今日の成田空港の発着枠の割当にまで引き続いている。敗戦国日本はアメリカ軍の単独占領下にあり、日本非軍事化政策の下、航空も大幅に制約を加えられたから、講和後も航空輸送体制には大きな実力の差があった。国土の広さ、経済力の違いに加えて、国際条約の知識も乏しかったのか、日本に不利な日米航空条約がスタートすることになったのである。その後約半世紀に及ぶ日米航空交渉では、路線とともに便数も、大きな問題であった。独国・イタリアにはない現象として、自国国際空港の発着枠の大きな部分を米国の航空会社に与えている。日米航空協定の当初より優遇されてきた先発企業と、その後日米間の国際線に参入した後発企業との、不平等も存在した。この点の不満は、米国内の後発企業にも同じようにあったから、1998年にようやく画期的な日米航空協定が締結できた。しかし、成田空港の完全空港化の遅れは、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したが、日本の観光・人流活動の発展には障害であった。羽田の国際化が図られることとなった大きな理由もそこにある。人流の社会的重要性が増大すれば、横田の共用化も含めて、成田空港の建設反対運動に対する我が国社会の対応振りが歴史的に総括評価される環境が整うこととなる。

ここでも航空は海運の後を追いかけていることが分かる。強力な海運同盟が運賃カルテルを結び海運界を支配してきたが、コンテナが導入されて同盟に参加しない盟外船のサービスが向上すると、運賃カルテルは崩壊した。同じことが航空の世界でも発生した。飛行場が整備され航空機が増産され利用者の所得が増大すれば当然である。IATA加盟会社と非加盟会社の間での価格競争が進んだ結果、1980年代半ばにはカルテル運賃システムが崩壊した。格安航空会社のLCCが誕生した。

４　リニア新幹線と横田飛行場

北朝鮮との国交回復は日本の観光・人流産業にとって極めて重要な意味を持つが、多くの関係者はそのことに気が付いていない。関東平野の要に位置する横田飛行場は、空域の要であるだけでなく、鉄道網の要のポテンシャルを有している。三沢や小松等と同様、米軍、防衛庁と共用の航空サービスが行われるようになれば、各地の空港から多くの航空機が乗り入れてくる。首都圏の航空輸送体系は南と東に偏在しており、関東内陸部の住民にはアクセス時間がかかる。横田飛行場の共用化は最優先で実施すべきことである。しかしその一方で、横田飛行場は未だ解決していない朝鮮戦争の国連軍（実質米軍）基地としての位置付けを有する（『朝鮮戦争はなぜ終わらないのか　五味洋治』）。国連軍にとっての横田は最重要基地でもあり、民間航空企業との共用化は極めて困難な状況でもある。北朝鮮問題の解決なくして横田問題は解決できないことを認識しておく必要がある。

リニア新幹線は日本の観光に大きな影響を与えることとなる。東海道新幹線は将来大規模なメンテナンスが必要となる。リニア新幹線により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出来る。

リニア新幹線への潜在需要は東京圏・関西圏間の現状の航空輸送量から推測出来る。更には空港が都

心部から離れている岡山、広島等の航空需要も視野に入ってくる。リニア新幹線が完成すれば、東京圏の鉄道ネットワークのあり方のみならず、東京・名古屋間の在来新幹線の活用法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。羽田の発着枠に大きな余裕ができ、日本の空は経済原則に基づいた運用が可能となるかもしれない。そうなれば日本の人流事情は数段良くなり、観光産業にも影響を与える。また在来の東海道、山陽新幹線の活用方法にも智恵を絞るようになる。あらたな観光商品が続々と誕生するかもしれない。

戦後の土地住宅施策等により、大都市周辺部に張り付いた人口増加が航空機騒音問題として現れることとなったが、幸い、羽田、伊丹、小牧、板付等は何とか現在でも都心周辺部に立地する。リニア新幹線が国内航空需要の減少をもたらしても、周辺国の経済成長を前提に、余裕の出来た空港発着枠を活用したLCC路線が期待出来る。更に横田飛行場（空域も含む）が北関東の一日交通圏の中心になれば、中央線と結ばれる甲府や松本、八高線と結ばれる高崎、その先の新潟も、人流関連のビジネスチャンスが増大する。

第３節　宿泊業

1　「住む」と「泊まる」の違い　～民泊論議の本質～

1－1　Private Accommodationを活用する欧州諸国

Airbnbに代表されるシェアリング・エコノミーが民泊として話題になっている。スマホ・アプリの活用に新味があるが、個人の家、部屋を活用する下宿や民宿は古くから存在する。

国際的な宿泊施設の分類は存在しない。各国の文化を反映して違いがある。これをOECDの統計ではPrivate accommodationというカテゴリーを設けHOTELと区別している。このPrivate accommodationを、総宿泊数で除した数字（%）を民泊利用率としてみると、主要観光地を含め多くの地域において、国民が国内旅行をする場合はホテル等を利用するよりも民泊を活用していることがうかがえる（表５-２）。また、外客が民泊を利用する場合においても、スペイン、デンマーク、クロアチアでは高利用率になっている。欧州地区では、居住者が旅行を行う場合、国境意識が希薄であり、民泊利用に対する意識にも差がない。

Bed and Breakfast（B&B）は宿泊と朝食が付いた比較的低価格で小規模な宿泊施設のことをさす。B&BもPrivate accommodationに範疇化され、Airbnbの名前の由来ともなり英国等で普及している。

表５－２　民泊（Private accommodation）利用率

	国名	民泊利用率				国名	民泊利用率		
	西暦	2008	2012	2018		西暦	2008	2012	2018
国内旅行	デンマーク	68%	69%	68%	外客利用	デンマーク	58%	56%	54%
	豪州	48%	48%	49%		オーストリア	19%	19%	19%
	スペイン	75%	78%	75%		ハンガリー	12%	9%	24%
	ドイツ	NA	40%	37%		ポルトガル	NA	6%(2013年)	12%

出典：OECD Statistics

１-２　住居施設と宿泊施設及び両者の関係の沿革

旅行者が旅行するとき、必要があれば休養、睡眠等のために施設を利用する。その施設を提供するビジネスが宿泊業であり、旅行業法では字句「宿泊機関」を用いるが概念は明確ではない。

１-２-１　住居（日常）と宿所（非日常）

選挙、納税制度等のもととなる住所、居所を定める住居施設と、旅行者のための宿泊施設は法制度において異なる体系のもとに規定されている。前者は不動産賃貸借契約により提供される場合もあり、借地・借家法等により権利性の強いものとしてこれまで保護されてきた。旅館業は「人を宿泊させる」ことであり、『注釈民法』は「宿泊契約は賃貸借（客室等の有償利用）を基本とし、これに売買（食事の提供など）・雇用（従業員のサービスの提供）等の結合された混合契約である」（第十七巻有斐閣1975年P.5-23）と記述していたが、旅館業法が規定する宿泊は必ずしも食事の提供等は前提としていない。生活の本拠を置くような場合、例えばアパートや間借部屋などは建物賃貸業（貸室業・貸家業）であって旅館業には含まれないと考えられている。つまり宿泊とは非日常性のものであり、間借り等の日常性のあるものとは区別されるべきであるという認識が一般的である。

１-２-２　住と宿の制度的沿革

明治政府は新たに到来した西洋人に対して、住居であれ宿泊施設であれ、洋風生活という日常を準備しなければならなかった。住と宿の関係を理解するためには、今日に至るまでの住生活を中心とした日常生活がどのように変異、淘汰、保持されてきたかの歴史的分析が先ず必要である。自宅に代表される居住施設も旅館に代表される宿泊施設も、人間の営みである衣食住の「住」部分を担う意味では本質は同じである。しかし特定の人が使用する住居とは異なり、比較的短期間に、「不特定多数」の者に「有料」で提供される宿泊施設を、制度的に区別することには意味があると認識されてきた。この点は、アパート、マンション等の不動産賃貸も不特定多数の人を対象にしており、違いはない。そのことに気付かせてくれたのが、中国語圏等からの訪日旅行者による民泊問題であった。

自宅や別荘等限定された人が「住」として使用する目的であるものを、不特定多数の人に有料で「宿」として有料で貸す場合、施設整備条件が加重されてコストがかかる。耐震性等人間が住む建物の基準に本来差はないはずであるが、基準の下限をどこまで自己責任として許容出来るか、有償で貸す責任はどこまでかということの認識の違いが問題になってくる。

１-２-３　住宅政策の発生

高度成長期を経験した者は、日本は住宅政策が先行し、宿泊政策は近年のことと思っているが、政策としては宿泊政策が先行していた。定住地を持てない者が多くいた時代には、治安維持のため地域ごとに木賃宿条例等が制定されていた。短期間用の下宿や見知らぬ人同士が同じ部屋で宿泊する簡易宿所が旅館業法で規制されているのはその名残である。

大正時代を描いた水上瀧太郎の『大阪の宿』では「普通の宿泊料ではやりきれないので…つきぎめにして割引いて貰ふ事にした」「鞄と夜具と机を積んだ荷車の後あとを押して引っ越して來た」と記述され、下宿と旅館の未分化の状況が肌で納得出来る。

日本は1868年の民法施行以来、借家の賃貸借期間とその賃料を当事者の合意にゆだねてきた。戦前の住宅政策は居住と宿泊が未分離の状態から出発した。住宅扶助は、生活保護法の規定により、生活困窮者が、家賃等を支払う必要があるとき等に行われる扶助であるが、この水準が、旅館業法の簡易宿所料金に事実上連動しているのはその名残である。ちなみに住宅政策は出征兵士家族の居住施設確保からスタートしている。借地借家人の権利を強化した。その結果、地主が土地を貸し出すことをためらうようになり、戦後の土地・交通政策に大きな影響を与えた。

厚生省は1939年住宅課を設置し戦時住宅政策を展開した。国家による住宅の価格統制政策に加え、住宅の直接供給政策として戦時下の労働力の配置対策といった色彩が強い住宅営団が1941年に出来た。西山夘三の食寝分離論が出てきたときでもある。同年国家総動員体制の一環として、借地借家法に借地人等の権利を強化したいわゆる正当事由制度が導入された。戦時中の絶対的住宅窮乏をふまえた緊急避難立法として位置付けられたものである。日本の兵隊が貧しい住宅で育ってきたことが太平洋戦争緒戦の勝利の基礎と云う主張（「民族耐久」）を巻き返し、本気で大東亜建設を行うには生活をちゃんとしなければいけないと主張したものである。この「食寝分離論」が規範に留まらずに社会的に実現していくのは戦後の公共住宅からである。この「食寝分離論」は高度経済成長期に公室（食）と私室（寝）の概念に発展している。宿泊施設での食寝分離も日常生活の反映なのである。

食糧確保の次は住宅確保であった。借地借家法のために借地権が物権化し、借地供給がほとんどなくなり、正当事由制度と継続賃料抑制主義（判例上のルール）、高額の立退料のため、家族向けの新規借家供給が行われなかった。民主化のもと、農地改革に対応して宅地を巡る都市改革が構想された。1951年は自治体が国庫補助金を使って賃貸住宅を建設する公営住宅法が成立した。その後長期間、住宅政策の中心思想は住宅需給論として継続することとなった。

1-2-4　旅館業法の成立

旅館業法は戦前における宿屋取締制度を実質的に引き継ぐ形で成立した。その沿革的な理由等により、日常性のあるものを対象とする下宿営業にも同法が適用される点において、結果として住宅政策の一部を担っていた。1948年制定時は、下宿とは「一週以上の期間を単位とする宿泊料又は室料を受けて人を宿泊させる施設で、都道府県知事の定める下宿としての基準に合うものをいう」と規定されていたが、1957年改正により「施設を設け、一月以上の期間を単位とする宿泊料を受けて、人を宿泊させる」ものを下宿営業というと改正された。

旅館業法制定時、不特定多数の人が安心して宿泊出来る体制が必要であった。女性の一人旅を旅館は嫌がる時代であったが、旅館に引受義務を課したのである。部屋が空いていれば、理由なく拒否できない。外国人だからといって拒否すれば、営業停止処分を受ける可能性がある。拒否出来る事由は、疫病、酩酊等限定されている。引受義務があることが唯一の法律事項なのであり、引受義務が廃止されれば旅館業法は不要となり、レストラン等と同じ規制のものとなるのである。

日本の旅館業法では食事の提供は同法の範疇外である。外客誘致を目的とした国際観光ホテル整備法は政府登録ホテル、登録旅館に対して朝食の提供を義務付けているが、これらは比較的高級な宿泊施設であり英国等とは逆になっている。

昭和32年頃の駅前旅館を井伏鱒二の『駅前旅館』の記述に見てみると、「宿泊料や部屋割りなどのことは、予め旅行社とか観光屋とかが仲に立って決めております」「一般に観光屋なんていうものは、多くは大阪に本社を持っていて、団体客を引き受けると、添乗員をつけて道中の世話をさせる組織になっております」「宿屋の番頭なんというものは、いくら仕事に熱を入れたって職業録にのらないし、社会保障もなく、…ただ頼むは主人と私の関係だけだ」「番頭稼業していては外聞が悪い　表彰などしてもらいたくなく未だ番頭をしていたのかといわれる」「昔の旅館の女中は食生活、給料の点におきまして、風呂番、中番などとともに奴隷扱い　休暇は年に二日、盆と正月だけ、これ以外には外出もかなわず、夜の十時以降は絶対に門外不出でした」と表現されていた。観光産業の生産性に関心を持つ観光学研究者には、理解しておかないといけない過去である。

1-2-5　農村民泊等の出現

賃貸マンションを改造して宿泊施設として有料提供し、施設基準を満たしていないとして旅館業法違

反で摘発を受ける例が出てきた。宿泊施設不足を反映して訪日外客用の施設を中心にこの事例が増加してきた。しかし、この不動産賃貸業と宿泊業の違いを説明することは簡単ではない。ウィークリーマンションは短期間の不動産賃貸であるが、家具等が付いておりすぐに生活が出来る。会員制のリゾート施設は不動産賃貸業あるいは施設管理業に分類される。逆にホテルを長期契約で住居として使用する者もいる。人間の営みである衣食住の住部分を担う意味では本質は同じだからである。

大分県安心院の農村民泊はグリーン・ツーリズムのモデルとして有名になった。2000年に旅館業法と食品衛生法の権限が県知事に委託され、大分県の運用方針で、客室の面積要件の撤廃や宿泊客と一緒に調理する場合等には専用台所が不要となったから、会員制の形をとる必要もなくなった。中国語圏からの旅行者が惹起した民泊とは異なり、農村民泊に対するメディアの姿勢は好意的なものが多く、旅館業界にも今日の民泊に対するような過剰反応は見られなかった。

1-2-6　民泊への道を開いた定期借家権の成立

バブル期に、先進諸国中最も住宅環境の貧しい国が日本であり、日本人はウサギ小屋に住んでいるとするウサギ小屋論が議論された。実際には持ち家の住環境ではなく大都会の木造賃貸住宅のことであった。大都市中心部の老朽化した木造賃貸住宅は賃借人の強い権利のもとにあり、所有者の更新投資を阻害し都市の高度利用を阻害していたため、契約期間の満了により確定的に契約が終了する定期借家制度を定めた「良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法」が1998年に制定された。六本木ヒルズ等の出現とともに、いわゆるウィークリーマンション等を可能としたものであり、不動産の活用法として住と宿の相対化を可能とするものであった。しかし、大都市部の賃借人の権利保護を主張する政治勢力の影響もあり、法施行後の新築家屋にしか適用されなかったため、限界があった。

近年、スマホ等の新しい技術と「宿」活動の機能分化を組み合わせて、この制度を活用する内外資本の活動が見られる。民泊の出現である。この民泊自体は、いくつかの国では従来から提供されていたサービスであるが、ITを活用することにより、顧客確保が簡便となり、急速に普及し始めている。

1-3　住と宿の相対化現象への対応

1-3-1　住宅宿泊事業法の成立

2020年東京オリンピック・パラリンピックにあたり宿泊施設不足が心配され、2017年住宅宿泊事業法（民泊法）が制定された。同法第一条は国内外からの観光旅客の宿泊に対する需要に的確に対応することを目的にすると規定している。宿泊概念を基にした施策と到着した国際旅行客に的確に対応出来る施策の連動性確保が求められている。

運送機能の分化現象と同じく、スマホ・アプリであるAirbnb、途家等の普及により、施設提供事業（住宅宿泊事業）、施設管理事業（住宅宿泊管理業務）、集客事業（住宅宿泊仲介業務）への分化と、宿泊機能の分化現象も加速化している。同法はこの現象に的確な対応を目的にして成立したものである。機能分化に対しては旅館業法よりも進化した制度となっている。住宅宿泊業用労働者派遣業は範疇化されていない。

住宅宿泊事業法を巡って政治問題化した部分は、民泊業者が「宿泊料を受けて」人を宿泊させる日数として、国土交通省令・厚生労働省令で定めるところにより算定した日数が一年間で百八十日を超えないものとする部分及び自治体の判断による上乗せ規制に関する部分であった。民泊業者の営業日数を制限するものであり、財産権を制限するにあたって合理的な説明を必要とするからである。

薬事法判決の場合、例えば広島県の条例で、既存店から百メートル以内に新店を作ってはならないとされていた。しかし裁判所は「国民の生命、健康に対する危険を防止するための規制であるとする薬局

開設の適正配置規制は、そのような目的はより緩やかな規制手段によっても十分に達成出来るため、必要かつ合理的な規制とはいえない。」と判示し、薬局開設に関する規制を消極目的規制（消極的・警察的規制ともいう）とした上で、厳格な合理性の基準的な考えにあてはめ憲法違反の結論を出している。

１-３-２　旅館業の宿泊引受義務と仲介業者の営業判断等

旅館業法の唯一の法律事項は宿泊引受義務である。しかし旅行業法では契約引受義務はなく、標準約款においても旅行業者は業務の都合があるときは、契約を拒否出来ることとなっている。直接旅館に宿泊の申し込みを行うときは、部屋が空いていれば宿泊出来るのであるが、旅行会社を通すときは、旅行会社の判断で断られることがあるということである。当然民泊仲介においても旅行会社の経営判断で断ることが出来る。これに対して民泊法では民泊業者及び民泊仲介業者には宿泊引受義務を規定していない。民泊仲介業の標準約款案の解釈によれば、引受義務が前提となっているように思え、明確化が望まれる。宅地建物取引業法でも契約引受義務はない。自分の不動産を人に貸すのは自由であり、その仲介を行う場合も誰と契約するかは自由である。

小樽で「外国人お断り」を実行した銭湯が裁判で敗訴し、慰謝料を支払わされたケースがある。銭湯だから引受義務はないから、営業停止にはならなかったが、名誉棄損に該当してしまった。旅館業法の規定により引受義務のある旅館業は、合理的な理由なくして宿泊を拒否すれば営業停止なる。従って新経済連盟は、周辺住民の苦情処理を考えて、民泊の宿泊引受義務の廃止を訴えたのである。この民泊の出現に見られるように、住と宿が相対化しており、引受義務規定の存在は時代錯誤である。引受義務が不要となれば旅館業法自体も不要となる。そのうえで、宿と住の関係を制度的に整理することが適切である。なお、旅館業法は有償性を前提とするが、参入に関する数量規制のない旅館業法では宿泊料自体の規制は目的としていないからである。従って旅館業法の有償性は制限的に解釈すべきである。

実サービス提供者の宿泊機関と異なり旅行業法では引受義務が規定されておらず、旅行業者は経営判断により断れる。利用宿泊業であっても拒否出来ると考えられる。当然のことではあるが、住宅宿泊仲介業者も引受義務はなく、苦情の多い顧客及び提供物権は取り次がないことが出来るから、Airbnb等は自治体よりも力を持つ可能性を秘めている。

１-３-３　宿泊機関と不動産賃貸機関

違法民泊の取締りが課題となっているが、宿泊概念が曖昧では違法性の判断も困難である。宿泊契約と不動産賃貸契約の本質的な違いの的確な説明がこれまでなされてこなかったからである。

住宅宿泊事業法に規定する「住宅」は、「家屋を生活の本拠として使用するために必要なもの」「人の居住の用に供されていると認められるもの」である。旅館業法に規定する「宿泊」とは、「寝具を使用して施設を利用する」である。実は、この二つの規定は根本的制度矛盾を内包するものである。

この二つの法律は、住施設は生活の本拠として使用されるものであるとの認識のうえ、宿機能は寝具を用いてその施設を利用するという認識に立っている。しかし、住施設の安全性等は消防法、建築基準法等で担保されるものであり、ここでの意義は社会的な認識を示すものである。また、宿泊に関する認識も、旅館業法制定時の政府の原案は「寝具を提供して」となっていたが、寝具を持ち込む下宿も法の対象となっていることから、参議院で議員修正されたという経緯がある。外来者の就寝と居住者の就寝に本質的な違いを見い出せなかったからである。従って「有償性」のみが社会的な違いを示すことになるのであるが、不動産賃貸契約と宿泊契約の本質的な違いを論じなければ、その違いは説明できない。結局のところ両者の違いは宿泊引受義務の有無に求めざるを得ず、引受義務のあるものが宿泊機関であり、ないものが不動産賃貸機関であるという同義語反復になってしまう。

建物賃貸業の場合その建物の管理は賃借人に移るが、宿泊事業の場合宿泊施設の管理権は宿泊事業者

にある。建物賃貸サービスの媒介は宅地建物取引業法の適用を受け、宿泊サービスの媒介は旅行業法、民泊法の適用を受けるが、区分が曖昧である。

貸別荘、ウィークリーマンションは建物賃貸業であり、旅館業法の施設基準等を満たす必要はない。ネット契約による家具付建物の賃貸借契約のもとに、社会的機能分化により別契約として付加サービス（ベッドメーク、清掃等）をあっ旋することにより宿泊サービスと同じ効果を出すことを可能とする状況である。法制度の再構築を検討しなければならない可能性は依然として内包している。

民泊法は、住宅宿泊管理業（家主不在型の住宅宿泊事業に係る住宅の管理を受託する事業）に係る国土交通大臣への登録制度を創設し、国土交通省土地・建設産業局不動産業課の所管とし、住宅宿泊管理業の適正な遂行のための措置（住宅宿泊事業者への契約内容の説明等）と住宅宿泊事業の適正な遂行のための措置（宿泊者の衛生の確保の措置等）を義務付けた。従って宿よりも住の行政として取り扱うことにより、現実的な対応を図ったのであるが、宿と住の概念整理は完全には出来ていない。

治療の一環として医療施設が入院サービスを提供する場合、教育の一環として教育施設が入寮サービスを提供する場合、会社が福利厚生として社員寮サービスを提供する場合等は、必ずしも旅館業法の宿泊サービスとは見なされない。しかし、生活の高度化により、治療、教育等も日常生活の中に溶け込みつつあり、旅館業法に規定される旅館、ホテルにおいても、「生きがい対応型デイサービス」といった形の新たなサービスとして提供され始めている。高齢化時代、生涯学習時代において、これまで宿泊施設とされてきた施設において、旅行者に対する宿泊サービスを主体としたものと生活者に対する教育、医療、介護サービス等を主体としたものとの混在化の進展が予想され、宿泊事業法制度の再構築の必要性が予想される。

１-３-４　うるさいホスト・ゲスト論と百八十日ルール

物件オーナーや不動産投資家とって、Airbnbに代表される民泊が魅力ある投資と認識され始めている。その一方で、うるさいゲストが多く集まる環境は嫌だという住民も当然存在する。騒音を嫌う住民は保育園の騒音ですら嫌がる場合もあるから、ましてや外国人となればなおさらなのかもしれない。この問題は、人流ビジネスは地域経済のために必要だという住民の意見と比べて、どちらが正しくてどちらが間違っているという問題ではない。従って地域によって結論が異なることは当然である。最終的には住民の代表者である自治体の長と地域の議会が判断すればいい。日本の都市計画法も戦後の長い歴史を保有しているから、司法判断も含め大人の解決が図れるはずである。

民泊法は、住宅宿泊事業を営もうとする場合都道府県知事への届出を必要とし、年間提供日数の上限を百八十日とする。地域の実情を反映する仕組みとして条例による住宅宿泊事業の実施の制限を導入し、住宅宿泊事業の適正な遂行のための措置（宿泊者の衛生の確保の措置等）を義務付け、家主不在型の住宅宿泊事業者に対し、住宅宿泊管理業者に住宅の管理を委託することを義務付けている。このいわゆる上乗せ規制の限界につき、観光庁ガイドラインは、事業の実施そのものを制限するような過度な制限を課すべきではないとしているが、それ以上にAirbnb等の経営方針が機能する可能性がある。トラブルの多い地区への紹介を停止する力を持つからである。

日本ではこれまで、市街化調整区域、農用地等に関する規制が自治体により弾力的に運用されてきた地域が少なからず存在した。しかし、民泊論議を契機として、欧州の都市計画規制が厳しい理由が理解出来るようになってきている。欧州のルールは多民族が共存する中で作り上げられてきたからである。

民泊に関して、特に外国人の宿泊者が多いことから、各地で住民からの苦情が発生している。中小旅館業者も営業上の理由から苦情に便乗して反対キャンペーンをしている。苦情が寄せられるのはネットの仲介サイトを通じた貸し借りで、貸主がいないマンションの一室などが民泊になるケースが多い。

都道府県や政令市、中核市、東京特別区等の多くの自治体が民泊の所管権限を持っている。このため、法律に上乗せする形で住宅地を中心に各種の規制を実施することとなるのである。

1-3-5　アルベルゴ･ディフーゾ

空き家・空き店舗を活用し、観光客を呼び込み、地域を活性化させようして始まった宿泊形態が「アルベルゴ・ディフーゾ」である。イタリア語で、アルベルゴとはホテル、ディフーゾとは分散・拡散を意味する。直訳すれば「分散したホテル」となる。一般的なホテルが、一カ所の施設でサービスを提供するのに対し、アルベルゴ・ディフーゾは、集落内の複数の建物を利用する。集落の中心部に受付を設け、そこから一定の範囲内の空き家・空き部屋、空き店舗等を宿泊部屋やホテルの施設として活用する。アルベルゴ・ディフーゾ協会公認のものだけでもイタリア国内で八十四カ所にもなる。日本でも個別の物件での民泊論議を発展させて、地域ぐるみで民泊に取り組めば議論の方向性も変化するものと思われる。

2　洋式「ホテル」と和式「旅館」

ホテルと旅館を法的に区分する必要性は、戦後の外貨獲得政策から生まれた。厳重な外貨管理政策は、1964年東京オリンピックを契機に日本人の海外旅行が自由化されるまで続いた。アメリカ人観光客が一人日本にくれば数十人の雇用が生まれると思われていた時代であるから、ホテルの整備が急務であった。帝国ホテル等は既に米軍に接収されていたから、国際観光ホテル整備法を制定し、アメリカ人に安心して宿泊してもらえる体制を整備した。部屋にバスタブを備えなければならないのも、野蛮な混浴に入らなくても済むというメッセージが込められていた。食事の規定もあり、朝食にはトーストが出せる要件も課されていた。ホテルが不足していたので、地元の高級旅館をホテルに準じた国際観光旅館として取り扱うことも決められた。

芦原義信は西洋建築と日本家屋の違いは、靴を脱ぐか脱がないかの違いだとする（『街並みの美学』）から、ホテルと旅館の違いも靴を脱ぐか脱がないかになる。ではいつから日本人は靴を履くようになったのかが問題となる。日本人と靴の出会いを語るには、1861年までさかのぼらないといけない（『西洋靴事始め　稲川實』）とある。幕府の禁止で筒袖（洋服）や皮履（靴）の使用は、外国製品に紛らわしいものであってはならないとお触書が出ており、靴が靴らしく自由に履けるようになったのは1877年頃だとある。このような歴史的経緯から、ホテルが高級で、旅館は庶民用というイメージが何の抵抗もなく受け入れられた。

『ビルマ商人の日本訪問記』（1936年ウ・ラフ著土橋康子訳）では、「洋式ホテルに泊まるか日本式旅館に泊まるか、考えたが外の履物を一度脱ぎ、室内用の履物も部屋に入るときにまた脱ぐのが面倒で、洋式ホテルにした」と見事にホテルと旅館との違いを表現している。

『旅館業の変遷史論考　木村吾郎』では、旅館とホテル、下宿に区分され、旅館は一泊二食、ホテルは食事なしと記述されている。ではなぜ、ホテルは食事がなかったのか。外国人には朝食がないと不便ではないかと思う。国際観光ホテル整備法とは逆の思想である。旅館は、その昔は食事など出さなかったと思えるが、いつごろから二食付きになったのか。それが戦後の旅館業法ではなぜ外れたのか。研究課題である。

では、ホテルと旅館は何が違うのであろうか。明治の初期は西洋人の住まいは洋館とはっきりと区別ができた。ホテルも洋館であるから旅館と区別ができた。条約改正を急ぐ明治政府は江戸の中にヨーロッパモデルの東京を作ろうとした。太政官布告で官公庁建築物は西洋建築に限定したのである。火事は江戸の華といわれた時代、復旧にも手間のかからない簡素な生活様式とは異なり、現代の私たちの住環境

は洋式が主体である。御膳に向かって正座をして食事をし、その後かたづけをし、同じ畳の部屋で布団を敷いて寝る生活をする人はほとんどなくなった。正座も苦痛である。あえて区別をするとすれば靴を「脱ぐか否か」程度である。従って社会的に区分する必要性がなくなり、旅館業法上の区分は廃止された。逆に、米国でもマッドルームを設ける家が増加し靴を脱ぐ習慣も増加している。

ここでよく、観光学研究者も含めて宿泊施設の格付けにつき、誤解されていることがある。格付けは何のために行うかということであるが、外客誘致だとすると、日本では既に四つに分類している。国際登録ホテル、国際登録旅館、登録されていないホテル、登録されていない旅館の四種類である。格付けで外国と異なるのは、格付けが高いと税の優遇が受けられる点である。欧州では国家の格付けが高いと税金も高くなる。それを嫌い、格付けを低くしている例すらある。格付けの高い日本酒は税金も高かった時代があった。

更におかしなことが日本では発生している。国際観光ホテル整備法では、自治体の判断で税金の軽減が出来るが、東京都宿泊条例では、逆に一定額以上のホテル旅館では、宿泊税が課税される。海外の主要都市でも宿泊税が徴収されることが多いが、これらはその都市の観光振興財源として使用される。このように国と都で宿泊税を巡り政策の不協和が起きている。そろそろ国際観光ホテル整備法を全面的に見直す時期が来ているといえる。

3　機能分化と「泊」「食」分離論議

ホテル・旅館に宿泊するとき、住所氏名等を宿泊カードに記入する。偽名を用いたりすると法令違反になる。一方ホテル・旅館側には引受義務があるから、部屋が空いているのに、合理的な理由もなく断ると営業停止処分の可能性がある。このように旅館業に代表される宿泊業は、文字どおり旅人を宿泊させる交通機関の補助機関であるということが本来の目的として意識され、法制度の対象とされてきた。その点レストラン等の飲食業には、保健所等の基準を守ってさえいれば、経済規制は全くないから、自由に営業出来る。いやな客を断っても営業停止にはならない（名誉棄損の恐れは残る）。

旅館業法は、第二次世界大戦後の混乱の中で、生活環境や衛生面が極度に劣悪化した反省から、環境衛生思想の確立が急務とされ、公衆衛生の見地から制定された。後に売春防止法の制定を機に、善良な風俗保持の観点からの規制（学校教育施設との距離制限等）が加えられた。

旅館業法は有償であることだけを規定しており、いくらであるかまでは規制していないから、宿泊代金に何を含めるのかは、経営者の判断になる。ベッド使用料や入浴料、お茶代を別途取るということはないが、お酒代やお土産代は別料金が一般的である。朝食は含まれているときと別料金のときがある。含まれているときは、入浴料と同じで利用しなければ損だということなのであろう。そうすると夕食も夕食代として取らず、宿泊料として取ればいいということになるのかもしない。宿泊業としての旅館が抱き合わせ販売で食事を強制すると、宿泊引受義務があるだけに法律違反になる可能性が大きくなるので、この辺りが限界である。駅や空港までの無料送迎バスも増加している。ここまで来ると宿泊ビジネス自体が、お客様をお迎えに行くということまでを手掛ける、宿泊を中心としたパック商品的なものに変化しているとでも言える。

外客誘致目的の国際観光ホテル整備法は、宿泊料金、食事代金を個別に掲示すること、届け出ることを規定しているから、弾力性に欠けた運営にならざるを得ない。空室を間際で安売りするときは、旅行会社の商品である宿泊パックとして売らざるを得ない。

近年温泉地等で、街づくりの観点から宿泊と食事を分離する泊食分離が叫ばれている。大型旅館が宿

泊客を全部抱え込んでしまい、宿泊客が街に出てゆかなくなった結果、街のにぎわいが失われたという認識に立っている。これに対して経営ポリシーから夕食を廃止する宿泊施設も出現している。片泊まり（和風Ｂ＆Ｂ）の宿と称されるものだが、制度上は片のつかない泊りである。

4　1936年と2019年のホスピタリティ

ウ・ラフ著土橋康子訳『ビルマ商人の日本訪問記』では、1936年当時の日本の百貨店のことを、店を出るまで「アリガトー」攻撃だったと記述している。定保英弥「学士會報2019年937号」でも大阪の帝国ホテルの例が紹介され「お客様はドアが閉まった後もスコープを覗いて担当者が帰って行く姿を見ていたそうです。すると彼女は、しまったドアに深々と一礼をして帰りました」という記述が見られ、帝国ホテルではその後これをモデルに実践してきたようである。太平洋戦争をはさんで、経済状態がいい時の日本の接客態度はあまり変わらないことがうかがえ、興味深い。何時頃からそうなっていったのか、観光学研究者の課題である。

その一方、サトウサンペイが『フジ三太郎旅日記』で海外でのマナーを漫画にして啓蒙活動を行っている。ホテルの朝食で持ち込んだ漬物を持ち出してパリパリ食べ始める、ホテルのポットで味噌汁を作る、タオルやアメニティは記念に根こそぎ持ち帰るといった行為が行われていた。経済成長期にはよくある現象であり、この過程を経て、だんだんマナーを身につけて洗練されていったのであろう。

家族団らんは高度成長期のみの出来事であった。近代まで食事中の会話は禁止されていた。会話が誕生したのは明治二十年代であり、教育家の岩本善治がキリスト教主義の雑誌等に記事を書き、その後国家主義的な儒教教育と結びついて、家族そろって食事するべきという意見が広まった。それが一般的風景になったのは1970年代であり、1980年代には孤食が登場した。

オリンピック誘致で「おもてなし」が話題になった。でも海外メディアではホスピタリティ、トリートメントと翻訳されて報道されたから、あくまで国内の話題であった。ホスピタリティとおもてなしの関係は、観光とツーリズムの関係と同じであり、言葉の定義の問題である。何のために議論するかを明確にして、字句を選択しなければならない。観光客の心の満足をいかに提供するかということであれば、観光客以外の者への心の満足を提供するかとの違いを明確にして議論を進めなければならないが、結局観光の定義問題に行き着いてしまう。

接客スキルはチップ論議と重なるが、チップは労働報酬や税金問題とも重なる。北陸の温泉郷では最盛期、旅館従業員のチップの稼ぎがばかにならず、年金未加入のまま過ごしてきた者が多くいた。雇用側にもそれなりのメリットがあった。そのため、入湯客が激減し旅館が倒産した時点になると従業員は高齢化のため失職し、生活保護に頼らざるを得ないという現象が顕著になった。接客スキルに対する報酬と近代的雇用関係を両立させる工夫が必要である。

戦前の国際観光局は、外人に分かりづらいということで茶代廃止を唱えていた。しかし、戦後チップという言葉が輸入されたから廃止を唱える必要はなかったのかもしれない。今度は逆に、日本ではチップ制が馴染まないということで、利用者が一律に課せられるサービス料が生まれた。旅館では奉仕料ともいう。仲居さんの人件費原資となる奉仕料という日給制度も一部地域で残存している。都内有名レストランに行っても、さりげなく消費税とは別にサービス料が請求書に記載され、カード引き落としになるが、近代的雇用関係のもと、どう配分されるのか気になるところである。

民営化直後のJR東日本でスカンジナビア航空（SAS）社長ヤン・カールセンが講演した。同氏のおもてなしの心を説いた「真実の瞬間」はベストセラーであったが、その後SASは倒産した。ヤン・カール

センに限らず、近年においても著名な観光事業者が各種観光講演会で成功談をスピーチする。ノウハウを簡単に教えることは不思議であるが、若い自社従業員に対して「うちの社長はメディアに登場して偉いのだ」という権威確保になる。その意味でマスコミ等での活躍は効果的である。従って「おもてなしの心」も安易に語られる。

日本人の交通機関でのマナーの良さを自画自賛しているが、江戸時代、町民・百姓は家庭のしつけはなかった。集団・仕事のしつけがあっただけである。明治の小学校は、読み書きそろばんを教えただけで、しつけはしなかった。大正時代の光景は、傍若無人の見本市といわれている。高齢者等に席を譲るという習慣はなく、先に座った者勝ちの状態だったようである。窓の外へ弁当箱やビール瓶などのゴミを投げ捨て、線路の保安員が重傷を負う事件もあった。

国鉄幹部の藤島茂の随筆を材料にしたトイレット部長という映画がある。駅のトイレも決して今日のような評価を受けたものではなく、赤字時代はむしろ低い評価であった。

大学でもホスピタリティ講座が開設されているから研究対象であるが、ビジネスにおける従業員教育とは区別すべきである。観光学研究者としては、可視化された脳内反応データの収集・分析から始めるべきであり、その研究の成果をもとにした教育を考えるべきである。

第４節　旅行業から人流業へ

1　旅行業の区分　～旅行業と旅行代理店業の違い～

旅行業は、業務の範囲により、第一種旅行業者、第二種旅行業者、第三種旅行業者及び旅行業者代理業者に区分される。前三者の業務範囲は、旅行先が海外・国内全域（一種）、国内全域（二種）、国内の近隣地域（三種）という区分に基づいている。旅行業者代理業者は、文字通り旅行業者の代理業である。JTB等の大手の旅行業の代理店を地方で行う者がいるからである。

代理業には、利用者の代理業と運送機関、宿泊機関等の代理業がある。利用者の代理業は、後述する手配業のことをいう。運送機関等の代理業は、現行の旅行業法では規制していない。

旅行業の区分とは別に、旅行業の行う事業の区分がある。自己の計算で販売する旅行商品（概ねパッケージ・ツアーが該当）であるか、顧客の代理人として手配する旅行であるかの区分である。前者は商品を構成する部品がなんであろうが、仕上がった完成品を自分で価格（パッケージ・ツアー代金）を決めて販売する点で、製造業に近いものがある。その責任を巡る取り扱いで、これまでもたびたび法改正されているが、その改正に一貫性がないところが課題である。将来旅客運送事業制度の大改革があるとすれば、旅行業スキームの変更も迫られるであろう。

利用者の代理人として宿泊機関や交通機関等の手配をする手配旅行については、情報化手段が進歩した今日旅行先による区分は無意味であり、基本的には第一種、二種、三種は同じ取り扱いとなっている。パッケージ・ツアーについても、国内に関して区域を区分する意味は薄くなっている。

ではなぜ、小刻みに細かく区分した規制とその改正措置が行われてきたのであろう。国民と政治家とマスコミが政策を求め過ぎたからである。政府は毎年アイデアを絞り出して、新規政策に関する法律案を国会に提出する。法律を出す以上「法律事項」が必要であるから、先ず税制改正を組み合わせる（租税法定主義）。都市計画法体系の中で、許認可等の特例を活用して法律事項を出すこともある。その結果制度が複雑化して専門家ですら理解が困難な状況になったのである。特区制度も法律事項として活用さ

れるが、政策があり過ぎるのも問題なのである。旅行業を規制する目的は消費者保護であり、制度が複雑になることも問題である。

近隣地域を対象とする第三種旅行業に関し「着地型に対応する」ことが求められている。地域からの観光政策への期待が高いだけになおさらである。しかし、消費者は発地にいるから、着地型観光そのものの概念に問題がある。消費者の所在する発地においてマーケティングを行うことが効率的であり、更には、インターネットが普及した今日では、発地・着地の二項対立的概念を用いることが時代遅れになってきている。

旅行業は「旅行業務取扱管理者」を選任し、取引の明確性や旅行に関するサービスの提供の確実性、その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するための必要な事項の管理・監督に関する事務を行わせることが義務付けられている。旅行業務取扱管理者は、取り扱う旅行業務の種類により、その必要な試験が異なっている。海外旅行を取り扱う場合は、総合旅行業務取扱管理者試験の合格者が、国内の旅行だけを取り扱う場合は、総合旅行業務取扱管理者試験又は国内旅行業務取扱管理者試験の合格者が必要となる。

旅行業務取扱管理者制度は、日本人の海外旅行者が海外で事故にあった場合の救済措置等、消費者への説明を行う要請から始まったものである。スマホとパソコンが発達した今日、上記試験から単純な暗記モノは削除してもよくなってきている。消費者対応の苦情処理等もいずれ人工知能（AI）対応に進化してゆく。そして何よりも求められるのは、旅行業法と各種実運送法等との関係の正確な理解なのである。

2　旅行代理店と手数料ビジネス

交通機関の発展とともに、国鉄や航空会社の旅客運送商品の販売を行うビジネスが始まった。従って今でも旅行会社のことを旅行代理店と呼ぶ習慣が残っている。

旅行業は旅行者又は運送機関、宿泊機関等から報酬を得て行う事業であるが、この報酬には運送機関等からの手数料、キックバック（KB）も含まれる。

占領下の1949年に、ドッジ・ラインに基づくGHQの強い命令で、国鉄の（財）日本交通公社（今のJTB）に対する一般乗車券手数料が停止となった。公共企業体になった国鉄の財政が立ち直るまで手数料の支払いを停止し、この間は旅客から手数料を取れという勧告が出された。（財）日本交通公社としては、旅客から発行手数料を取ることは手数料復活後まで悪影響が出ると認識しており、実質上旅客からは徴収出来ないことが認識されていた。国鉄民営化に伴いJRが旅行業に直接乗り出した処置と並ぶ、JTB最大の危機であった。

1970年のジャンボ機に代表される大型機の導入により、航空会社にとって急増した座席数の販売が課題となった。このため、航空会社は、一定数の座席を旅客数にはかかわらず既成団体（Affinity Group）またはIT（包括旅行）団体に販売するバルク運賃を、旅行業者に対して販売した。旅行業者にとっては、一括購入した航空機の座席について、自己の責任で団体旅行を実施しなければならないものであった。従来の包括旅行運賃と異なり、手数料が支払われないもので旅行業者には不評であった。しかも運賃が最終利用者に明示され、原価が分かってしまうことが旅行業者にはつらかった。

国鉄手数料廃止、バルク運賃の導入への反応に見られるように、手数料依存の高い旅行業者が、自らの旅行商品を販売する旅行業に発展してゆくことは、困難と予想させるものであった。運賃が規制されており、旅客は時刻表や停留場で運賃額を知ることができ、定められた運賃額に加えて更に旅行業者への手数料を支払うことに抵抗感があったからである。いずれにしろ、旅行業法と旅客運送事業規制法の運賃の割戻禁止規定との解釈上の調整は、制度当初から必要であった。1990年の衆議院予算委員会にお

いて政府委員は「日本航空の有価証券報告書の中に販売手数料というのがございまして、63年度の販売手数料、781億円でございます」「特に認可運賃との関係で問題ではない」と答えている。川口満『新訂21世紀の航空政策論』によれば「KB（キックバック）はその全額が旅行業者の利益になるのではない。実態は旅行業者が、市場が堅調か軟調かという状況に応じて格安券価格を操作するための原資に使われる」「我が国の航空界全体のKB総額は少なくとも六千億円以上になる。KBの経理処理についてはこれを販売経費として処理する会社もあれば、販売価格の目減り、あるいは不良債権として処理する会社もある」とある。消費者に対して原価を見せない仕組みがキックバックにあったとすれば、LCCが登場するのは時間の問題であった。

アメリカのカーター政権の航空自由化政策もあり、航空会社の運賃カルテル団体であるIATA（International Air Transport Association）に加盟している航空会社と加盟していない会社双方の航空会社間での価格競争が進んだ。その結果、1980年代半ばにはIATAに加盟している既存の大手航空会社においてもカルテル運賃システムが崩壊し、LCCが誕生した。

LCCの台頭の影響を受けて、さらなるコスト削減のために大手航空会社はLCCのビジネスモデルである「インターネット経由の直販」と、さらなる安価な正規割引料金を取り入れた。その結果、旅行代理店経由での格安航空券の販売数が減少を続け、IATAカルテル崩壊後の1980年代に世界各国に広まった「大手航空会社が団体ツアー向けの格安航空券を、旅行代理店を通じて個人向け市場に流通させる」というビジネスモデルが終焉を迎えた。

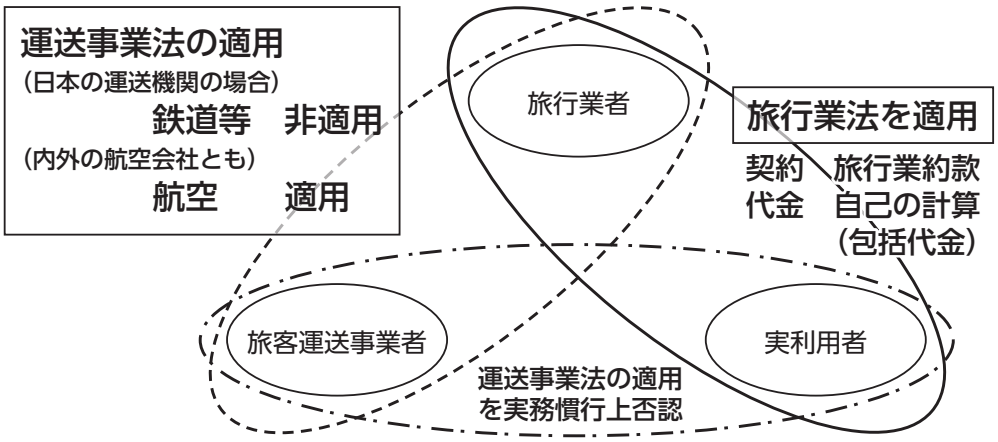
3　パッケージ・ツアー代金の不思議

食堂で定食メニューを注文すれば、同じ内容のものを単品で組み合わせて注文するより割安な料金であることが一般的である。パッケージ・ツアー代金も同様であり、利用者からの支持を得て普及してきた。しかし自由に価格が決められる食堂の料金と異なり、新幹線、航空等は約款や運賃・料金について各運送事業法の規制がある。政府登録ホテル・旅館の宿泊料金は事前届出制である。従ってパッケージ・ツアー代金に規制制度の適用があるとなると、自由に料金が決められないはずである。しかし現実には様々な商品が販売されている。ましてや海外旅行のパックについては、様々な海外の価格規制をすべて受けると解釈すると、説明が不可能に近くなる。このことの制度的説明に興味が持たれるわけである。

商品を販売すれば、販売する責任が発生する。サービス商品についても、自社ブランドとして販売すれば、そのサービスを実現する責任が発生する。パッケージ・ツアーは、旅行業者が自社ブランドとして自分で値段を決めて販売するものである。移動や宿泊に関する規制料金とは異なったものとして、自己の計算により包括代金（パック商品代金）で販売するものと考えることが素直である。自己の商品を販売する以上、消費者に対しては契約責任も発生する。この責任を負う会社が旅行会社なのである。そしてその契約責任が、運送機関や宿泊機関より低いとすれば問題であると認識され始めた。

各運送事業法や国際観光ホテル整備法は、利用者保護を目的としたB2C（Business to Consumer）の関係を律する法律である。B2B（Business to business）の関係を直接は想定していない。従って、パッケージ・ツアーの場合、実利用者・運送機関、旅行業者・実運送機関、実利用者・旅行業者間の三つの関係に対して、同時に事業法等の規制がかかるとなると、全体としての合理的な説明に苦労することとなる。しかも旅行業法は、旅行業者が実運送機関、実宿泊機関を下請け機関として活用する、利用運送、利用宿泊形態も規定しており、なおさら制度的な理解を難しくしている。このため、鉄道行政では運送規制はB2Bには適用がないとする運用がなされてきた。これに対して航空行政では包括運賃割引

図５－１　企画旅行と旅客運送の関係



制度の存在に象徴されるように、適用を前提とした運用がなされてきた。道路運送法に関しては、航空のように包括運賃割引制度がなく、鉄道法制の影響を受けているとことから適用はないと考える方が妥当である。しかし、料金規制のみならず安全規制を含めて全体を合理的に説明することが立法措置も含めて法治国家として求められるものである。

各運送事業法は沿革的理由もあり、思想的に利用者の平等取り扱いを原則としている。パッケージ・ツアーを販売する企画旅行業者にのみ有利な条件を提示出来る制度的担保規定もなく、旅行業法と調和していないのである（『観光政策制度入門　寺前秀一』）。

調和していない原因は、パッケージ・ツアー（現在の名称は企画旅行）概念が法的に未成熟なまま制度に取り込まれてきたからである。しかしパック商品代金が我が国の規制緩和を促進したことは社会的に評価を受けている。これからも様々な工夫が期待されるところである。制度的には、内外を問わず、運送機関、宿泊機関等と旅行業との関係の総合的な検討が必要なのである。

４　ジャンボジェットと新幹線が促進したパック商品販売

1964年４月１日から一人年一回五百USドル（日本円の持ち出しは二万円）に限って認められた。この範囲内であれば観光目的であろうが認められるようになった。五百USドルは宿泊費等の外国滞在費にあてるための外貨で、国内で円による支払可能な往復の航空運賃を含まなかったから、海外主催旅行商品の販売が可能となった。

経済的にゆとりのある人が海外へと出かけたものの、情報量も少なく現地事情にも暗かったため、ノウハウのある航空会社がJALパック等主催旅行商品を相次いで登場させた。これに対してノウハウのなかった旅行業界は、航空会社のあとを追う形で商品化していった。パッケージ・ツアーの主催者は航空会社主導から徐々に旅行業者主導に移行していったが、その背景には海外観光旅行の急速な拡大があった。

国鉄の鉄道運賃は法律で具体的に決められていた。鉄道が国家独占であったからである。税金と同様に、国鉄運賃は独占料金として法律によらなければならないと考えられていた。民間会社のJRになってようやく運賃は法律で定めなくてもよくなった。

国鉄は観光客等については直接販売するのではなく、（財）日本交通公社を活用して販売する方針を採った。1955年２月周遊券が誕生した。周遊券には普通周遊券（一定条件のもと旅行者の希望コースを組み合わせて設定した、いわば注文商品）と均一周遊券（運賃を均一にして特定地域を定期乗車券のよ

うに何回でも自由に乗車出来る、いわば既成商品）があった。均一周遊券は運送人が行うパック旅行的商品であり、利用に拍車を掛けるとともに国鉄の運賃制度に影響を与えた。

1964年開業した新幹線は在来線の三倍の座席数となった。1965年（株）日本交通公社は「新幹線ハイセット」を販売し、この時にパック旅行（主催旅行）も商品の一つという概念が確立した。1967年国鉄は出発地から目的地までの鉄道、バス、旅館等旅行に必要なあらゆるものをパックし、大胆な割引を取り入れ、旅客の希望地をねらった完全レディーメイド商品を企画し、日帰り一泊の手軽な商品であるエック（エコノミークーポンの略）を発売した。当時旅行（あっ旋）業者の営業力は弱く、個人型の大量販売を目的とする商品設定は困難であった。この状況下国鉄主導でエックを東京、大阪を中心に発売し、漸次全国に拡大し、実績を伸ばしていった。

1970年大阪で開催された万国博覧会を契機として観光旅行が増大するにつれ、旅行（あっ旋）業者の力も次第に強くなり、この中で旅行（あっ旋）業者も自ら商品開発を行い販売するようになり、競合関係が発生するようになった。両者の調整を図るため1975年から国鉄と旅行会社の共同企画商品が「国鉄特選旅行」として発売されるようになった。国鉄特選商品には必ず旅行業者のブランド名に国鉄特選マークをつけることが義務付けされていた（同時に運賃等の割引が与えられた）。

5　旅行中の事故責任

日本人の海外旅行の増大とともに、海外で事故に巻き込まれる日本人の損害賠償問題が、社会問題となった。事故を起こした途上国の交通事業者等の損害賠償能力が、高額化した日本人に対する賠償金額に対応できなかったからである。パッケージ・ツアー（当時は「主催旅行」）ではなかったが、1988年高知県の高校生が修学旅行中に巻き込まれた上海列車衝突死亡事故は、テンミリオン計画策定中の事故だけに注目を浴びた。少なくても五千万円が相場の日本人と、多くても五十万円が限度の中国側の相場のギャップを埋めるドラマがあった。

日本の裁判所では、旅行者のパッケージ・ツアー旅行業者に対する請求を棄却する事案が多かった。しかし学説では、パッケージ・ツアー旅行業者は、第一次的責任を負うべきであるとする意見が強まった。その結果パッケージ・ツアー旅行について特別補償制度が、1982年の標準旅行業約款の改正により設けられた。旅行業者は、法的責任のあるなしにかかわらず、旅行者が主催旅行参加中に、その生命・身体・携帯品の上に被った損害について、予め定めた額の補償金、見舞金を支払うという内容である。そして、この補償金は、旅行業者が責任を負うときには、その責任に基づいて支払うべき損害賠償金の額の限度において損害賠償金とみなされる。旅行業法施行規則が責任及び免責に関する事項及び旅行中の損害の補償に関する事項を約款に記載しなければならないとしていることを根拠にして、標準約款に規定された。

海外旅行の増加による渉外訴訟のリスクの増大への対応は、先行した西独国（当時）では主催旅行業者の請負性を民法において明記する形で対応した。1970年代、西独国の通常連邦裁判所は、海外旅行での事故につき旅行者に渉外訴訟を強いるのは酷とみたため、主催旅行を「請負」と解釈したとされている。1979年５月４日の民法典改正に関する法律がいわゆる旅行契約法として成立した。責任制限などで妥協を図った西独国旅行契約法は、パック旅行契約を請負類似の契約として、旅行主催者の旅行者に対する第一次責任を引き出した。

これに対して我が国では責任問題とは切り離された形で、私的契約として特別補償制度を設け、行政が約款の認可権限で下支えするという方式で対応した。判例による社会システムが発達しづらい我が国

においては、結局利用者保護が徹底しないため、行政指導により措置されるという日本型システムが有効に機能すると考えられた。

1982年当時は、手配旅行は自らの責任で手配を依頼したわけであり、旅行内容に事前に関与する機会があったところから、旅行業者の特別補償は必要ないとされていた。しかし、手配旅行のうち企画手配旅行は、旅行者の個々の旅行サービス機関の選定を明示せず、旅行業者の責任において選定していること、また旅行代金の内訳を明示せず一定額としているために旅行者が全く介在する余地がないものがあることから、1995年の標準旅行業約款の改正により、手配企画旅行にも1996年より特別補償制度が適用されることとなった。

特別補償制度は法定制度ではなかったが、旅行業法の規定により、国土交通大臣は旅行者に生じた損害の賠償に関し必要な金額を担保することが出来る保険契約を締結する業務改善命令が出せることを根拠として設けられたとされる。特別補償制度が約款上担保されたことに伴い、企画旅行契約における旅行業者の債務は、手配債務（請負的性格）、旅程管理債務（委任的性格）にくわえて、旅行業者にはパッケージ・ツアー旅行契約の付随義務として安全確保債務があるとされるようになった（判例により確定した）。

6　消費者社会の企業責任

旅行契約については、従来から消費者団体等から、運送契約と同様に、請負類似契約として構成すべきとの意見が出されていた。その結果、旅程保証制度は、委任契約としての構成を維持したまま、事実上の旅行者への損害補填を付加し、拡大することで、いわゆる請負契約上の責任に近づけたものとなった。

旅程保証制度は、高度化した消費社会で求められるものである。その意味で不法行為による被害者救済を念頭に置いた「特別補償制度」と対比すれば、より高度な制度として構成されることは必然であったと考えられる。

旅程保証制度自体は、1996年施行の標準旅行業約款で新設された。運送機関、宿泊機関等の過失に起因するものなど、旅行業者に責任がないものについても一定の変更保証金を支払うこととしている。旅程保証制度は、旅行業者が無過失であっても、重要な旅程の変更があった場合、変更補償金を支払うものである。契約内容の変更が発生した場合、責任の所在が旅行業者にあるのか、判然としないケースがある。責任の所在が判然としない場合、旅行者に対して旅行業者からとりあえず変更補償金が支払われる。従来は、パッケージ・ツアー業者（当時は主催旅行業者）は手配債務さえ尽くせばその債務は完了しているという認識を持っていたが、この認識を変えるものであった。金環食ツアーが「主催」される場合、「金環食」でなければ変更補償金支払の必要性が発生する。旅行者意識の高まりは、旅行商品を売る側にも買う側にも甘えを許さなくなったのである。

旅行者の意識では契約を取り交わした当事者はパッケージ・ツアー業者である。パッケージ・ツアー業者が当事者としての責任を果たすよう期待される。一方、現実の旅行業者は、ホテル、航空会社といった実サービス提供機関に対する完全なる支配、管理権は持ちえず、当事者としての責任には一定の限界がある。この相反する事実を調和させた考え方が旅程保証制度である。旅程保証制度が導入されたことは、その意味で一歩前進であった。現実の運送契約においては、定期運送といわれるものであっても、運送時間は契約内容となっていない。従って遅延損害は発生しないということになる。しかし運送時間は次の行程に影響するから旅行者には重要である。旅程保証制度によれば、主催旅行者は日程について実運送人以上に厳しい契約責任を負うこととなるわけである。

7　企画旅行及び受注型企画旅行の誕生

2004年旅行業法改正法により、旅程保証制度による旅行契約こそがそれ以外の旅行契約と区別されて規制を受けるという思想により、企画旅行が法定範疇化された。しかしその法定範疇化基準は包括代金であること、自己の計算によることが基準であり、依然として旅程保証制度は法定化基準とはなっていない。従って、企画旅行以外の旅行（例えば利用運送）について包括代金によることが可能である余地を法制度上は残している。

この旅行業者が引き受ける旅程保証は旅行業約款の認可あるいは標準約款という行政の運用によって確保されるものであり、制度そのものは法定されたものとなっていない。企画旅行が、旅行業の規制の対象となり、旅客運送事業法の規制の対象とはならないとするのであれば、企画旅行の法定範疇化が前提となり、範疇化される基準には、旅客運送事業法等の適用が免除される合理的説明が必要である。

旅程保証が企画旅行の根幹であるとするならば、法定範疇化基準とすべきということとなる。旅行業法上は、旅行業者は認可を受ければ標準約款によらない企画旅行商品も販売可能である。自己の計算により包括料金を設定する場合、旅客運送業法等の規制の取り扱いも標準約款によるものと同等に取り扱うとすることが常識であるが、不明であり、制度的にはぜい弱なのである。

論理的には、旅行業システムを再構築して、自らの計算による旅行商品とそれ以外の商品に区分し、前者は旅程保証制度を法定化した基準のもと、特別補償制度が機能する制度として再構築する方向を考えるべきであろう。運送機能の分化現象により、運送商品を販売する機能において、旅行業と運送業の区分は相対化してきており、消費者に対しては、損害賠償責任とは切り離された災害保険化された被害者救済策を講じることが望ましいのであろう。利用運送、利用宿泊が企画旅行商品に組み込まれている場合はなおさらである。

8　旅行業、旅客運送業の関係の根本問題と将来

法律には、コントロールが完全になり過ぎないような措置が意図的に講じてあり、コントロールが不完全であることに重要な民主主義の価値があるとまで考える人もいる。この措置が進化を促すもととなる。規制制度には、隙間があり進化の種が存在する。運送サービス提供企業間の、乗合、貸切、乗用、営業用・自家用といった業態区分は、本質的な区分というより、行政の事務処理の限界から来ており、隙間がある。旅行業法と各種運送法の法律解釈上の隙間から運賃規制が実質上弾力化し、それが更に制度の規制緩和を引き起こした。その代表がパック商品価格であり、企画旅行商品価格である。

運賃決定が高度に弾力化、あるいは自由化されれば企画旅行の包括料金制度は単なる営業方針の問題となる。

包括料金の概念も曖昧になってしまった。企画旅行に受注型企画旅行の考え方を組み込んだからである。募集型企画旅行が企画旅行だとすれば手数料概念が存在せず、包括代金の考え方も明確であった。しかし、平成十六年法改正により受注型企画旅行概念を取り込んだため、手数料概念が入り込んだ。包括料金イコール定額制とされる意識が崩れれば、運賃規制の適用を受けないとする企画旅行の範疇化基準とはならなくなる。その結果モノづくりと同じく、自己の計算によりサービスの仕入れを行い自己の計算により商品造成を行うものが企画旅行という当たり前のことになってしまう。企画旅行を企画旅行以外のものと区分する範疇化基準は、旅程保証という旅行業法では明確に法定されていない基準のみとなってしまう。このことが旅行業法の旅客運送事業法の間における最大の問題点である。更にこの問題

は旅行業法に留まらない。旅客運送事業を通じた全体としての法規制制度の抜本的見直し（料金規制と安全規制の分離等）が必要であるとの結論を導くことにもなるわけである。

９　単品型パッケージ・ツアー　～日本独特の不思議な商品～

パッケージ・ツアーは、その名の通り、複数のものの組合せという語感があるが、現実には①往復の運送機関だけが決められている中抜き型 ②現地で複数のコースから自由に選択出来る自由選択型 ③宿泊、運送の単品に付随的サービス（弁当等）を付加したりする単品型といったものが発展して形成された。単品型を含めたこれらの商品の出現は、価格競争を促進し旅客運送事業の構造改革に大きな影響を与える結果ともなった。

欧州では、EC閣僚理事会指令制定以前、ブラッセル条約、西独国民法（当時）においてもパッケージ・ツアー（包括旅行）を規定する場合は、少なくとも運送、宿泊等の二以上を含むものと規定し、いわゆる単品型は排除されていた。

EC閣僚理事会指令においては「包括旅行」の要件として「二以上の組合せ」を挙げており、いわゆる単品型は包括旅行としていない。英国パック旅行規則でもパック旅行（package）とは、①運送、②宿泊（Accommodation）、③運送または宿泊に付随せずに、パック旅行の重要な部分を占めるその他の旅行サービスのうち、少なくとも二つが予め組合され、包括価格で販売されまたは販売のために申込まれ、かつ、そのサービスが二十四時間以上の期間にわたるか、または一泊の宿泊を含むものをいうと定義し、単品型を排除している。

我が国においては、単品型は否定されておらず、特に宿泊サービスの販売における単品型の比率が高くなっている。単品型が発生した経緯は、パッケージ・ツアー用に仕入れをしたホテル、旅館を、当初旅行業者は運送サービスと組み合わせて販売していたが、仕入残のホテル等を単品でも販売を始めたことにあるといわれている。旅行業者としては、自己の計算により、客室や航空の席を先に注文して押さえておき、繁忙期に販売することは当然の商行為であり、まさにパッケージ・ツアーの経済的意義があると思われる。その点は単品であろうがなかろうが同じであるが、個別の規制制度との整合性においては、その国の制度運営の判断ということになる。

単品性の判断において、旅行業法が規定する「宿泊」には食事が含まれないとされ、二食付き宿泊サービスは単品型ではないということになる。単品型もパッケージ・ツアーとしてきた我が国実務慣行上は議論すべき深刻な問題とはならないが、複数の組み合わせが要件となるEC理事会指令においては、議論の対象となる。

なお、航空法の規定に基づき届けられている包括旅行割引運賃は、EC閣僚理事会指令型の「二以上の組み合わせ」と「二十四時間、一泊」ルールを条件としている。これは航空運賃が国際ルールにあわせて作成されているからであるが、旅行業法上は禁止されているものではなく、航空会社の経営方針によるものである。従って航空以外の旅行商品においては、このような条件を付けなければならない実質的必要性はない。

我が国のパック旅行制度は、単品型パッケージ・ツアー商品を容認する実務慣行が出来上がっており、法制度も単品主催を否定していない。単品型パッケージ・ツアー商品については、旅行者からみた場合、手配旅行との差がほとんど分からず、主催（企画）と手配での取引条件、責任範囲が異なること等紛争の種が内在しているとする意見もあり、また旅行業者の生み出した付加価値があるのかという社会的意味合いを問う声もある。しかし、旅行商品であるか、旅客運送事業商品であるかにより、運賃を中心に

規制が異なるところから、単品型パッケージ・ツアー商品を否定すると、結果的に社会的影響が大きく、その度合いが増大しているのが現状である。我が国において単品型パッケージ・ツアー商品はいわば旅客運送事業の規制緩和の象徴的促進剤でもあった。

パッケージ・ツアーを旅程管理にウェイトを置くものとして考えれば、単品型パッケージ・ツアー商品を筆頭に旅程管理がなきに等しいツアーが多いのも事実であるが、その一方単品型を中心としたパッケージ・ツアー商品が、実運送の世界での競争を促進し構造改革を進展させた意義が認められる。その結果、実運送と利用運送の境界が薄くなることとなり、逆にパッケージ・ツアー旅行業者も請負契約性を強めなければならなくなったと思われる。このように考えれば、標準約款における旅程保証制度の創設は当然の結果でもあった。

「ぷらっとこだま」に代表される単品型商品は単品型パッケージ・ツアー商品である。缶ビール等が付いているが、運送人の直接提供する運送サービスでもお茶・お絞りが出たりするので、本質的な差はない。利用運送ではないものとして扱われているが、社会的機能は利用運送と同じ役割も果たしている。旅行業者から実利用者に対して旅行代金は明示されているが、旅客運送事業者からは実利用者に対して運賃額が明示されておらず、鉄道営業法の適用もない（鉄道営業法は行政法規としての事業規制法的側面と私法的側面がある）。仮に利用運送とする場合は、鉄道営業法は主催旅行者に対して適用されることとなるが、同法は利用運送を想定して規定していない。

パッケージ・ツアーにおいて単品型とされてきたものを認めるとなると、旅程保証責任と運送契約責任の差が旅行代金と運賃との差となってあらわれること以外に、制度的説明をすることは困難である。旅行契約の上では合理的な説明は可能であるが、それを法律上の明文規定を用いないで行うこととなると、限界があり、立法的解決が必要である。

10　活用されない利用運送業・利用宿泊業

Trip.comの空予約騒動がマスコミをにぎわした。「宿泊サイト、予約しない部屋を販売」といった表題でテレビが取り上げ、関係業界内ではやや炎上気味であった。

今回の騒動は、三面記事的に表現すると、ネットを利用して、十万円の高級旅館の予約を請け負って、取れなければ黙って返金し、取れれば手数料を稼ぐ阿漕なビジネスを許していいのかという騒ぎである。

航空では実運送業者のオーバーブッキングが制度として浸透したせいか、メディアも冷静に報道している。旅行会社も、航空機、客室のオーバーブッキングを制度的に想定しており、そのために旅程保証責任が標準約款で定められている。

日本の旅行業法は、利用運送、利用宿泊を規定しているが、実施する者も存在しないから標準約款も存在しない。

航空の世界は、利用航空運送事業が業界を発展させてきた。旅行業界も、請負責任を負う独国では利用運送であり、利用宿泊である。日本は旅行業界に力がないから、請負責任は負えず、現行の旅行業約款で、特別補償責任と旅程保証責任を負う形で収まっている。実は旅行業法は、利用運送についても、利用宿泊についても規定を設けている。しかし、標準約款がないのは、業界が販売しないのと、行政も対応できないからである。このことの理解の欠如が、架空在庫という表現になって表れたわけであり、オーバーブッキングと同じである。

Trip.Comでは実「宿泊施設」から宿泊プランを仕入れている以外にも、「リクエスト予約」というビジネスモデルを採用している。これは利用契約ではなく、手配の手配といったところであろう。リクエ

スト予約の販売フローは

1）当サイトにおいて、希望のホテルの予約を申し込む

2）Trip.com経由で販売業社に実利用者の希望を伝える

3）販売業社からの予約確定連絡をTrip.Comに伝える

4）実利用者に確定連絡を入れる

Trip.Comはプラットフォームとして販売業者から提供されている宿泊プランのキャンセルポリシーをそのまま適用していたが、販売業者により正確なキャンセルポリシーを提供するように求めることに改正した。

第５節　観光資源の提供と観光・人流業の将来

1　観光資源提供施設等

1882年觀物興行場並遊覧所取締規則で使用された字句「觀物興行場並遊覧所」は、テーマパーク、IR等と名称が変化しているが、観光資源を提供する場所、施設であることに違いはない。文化芸術振興基本法（2001年）は、囲碁、将棋その他の国民的娯楽のことを「国民娯楽」とし、コンテンツの創造、保護及び活用の促進に関する法律（2004年）が「人間の創造的活動により生み出されるもののうち、教養又は娯楽の範囲に属するもの」をコンテンツと名称に工夫を凝らしても、はやり本質には変わりはない。

戦時立法で制定された入場税法（当初は観覧税）は、第一種の場所として「映画、演劇、演芸、演奏（歌唱を含む）又は観物（すもう、野球その他の競技で公衆の観覧に供することを目的とするものを含む。）を催す場所、競馬場及び競輪場」等を規定し、第二種の場所として「博覧会場、展覧会場、遊園地」等を、第三種の施設として「舞踏場、まあじやん場及びたまつき場、ゴルフ場及びスケート場、つりぼり及び貸船場」等を規定することにより、娯楽施設はすべて対象としていた。現在は消費税の創設に伴いゴルフ場利用税を除き入場税は消滅している。

観光資源を提供する施設としては、図書館、博物館、興行場等が存在する。公開を前提とするところから人が多く集まる可能性を伴う施設である。従って人が集まることに対する制度上の規範性が必要とされる。

図書館法（1950年）が規定する図書館とは、地方公共団体、民法が規定する公益法人が設置する「図書、記録その他必要な資料を収集し、整理し、保存して、一般公衆の利用に供し、その教養、調査研究、レクリエーション等に資することを目的とする施設」である。博物館法が規定する博物館とは「歴史、芸術、民俗、産業、自然科学等に関する資料を収集し、保管（育成を含む）し、展示して教育的配慮の下に一般公衆の利用に供し、その教養、調査研究、レクリエーション等に資するために必要な事業を行い、あわせてこれらの資料に関する調査研究をすることを目的とする機関のうち、地方公共団体等が設置するもので登録を受けたもの」と規定する。動物園、植物園、水族館等も博物館法上の博物館である。無形の観光資源を観光客に提供する場所に関する法制度としては興行場法及び公民館法がある。興行場法に規定する「興行場」とは、「映画、演劇、音楽、スポーツ、演芸又は観せ物を、公衆に見せ、又は聞かせる施設」をいい、業として興行場を経営する「興行場営業」は、行政機関の許可を受けなければならない。USJ等のテーマパークが該当する。公民館は、展示会等の開催、図書、記録、模型、資料等を備えその利用を図ること、体育、レクリエーション等に関する集会を開催することを目的として、社会教育

法の規制と助成を受けるものであるが、無形の観光資源のうち興行として成立しないものの維持を図ることに資するものとしても機能している。なお、我が国においては博物館と博覧会（興行場）は西洋文明をうけいれる場として両者あいまって発展してきており、歴史的な理由から博覧会誘致に熱心である。

パチンコ等は風俗営業等の規制及び業務の適性化等に関する法律により「設備を設けて客に射幸心をそそるおそれのある遊技をさせる営業」の規制は受けるものの、刑法の賭博罪に抵触するものではない（「一時の娯楽に供する物を賭けたにとどまるとき」（刑法185条）は違法ではない）。法制度上はパチンコが「一時の娯楽」であり、公営ギャンブルが一時の娯楽以外の娯楽であり、いずれにしろギャンブルは娯楽であるという認識に立って法規制により観光資源化しているわけである。

転売目的で入場券等を買い占め、公衆の場で転売する行為は、物価統制令、古物営業法及び多くの自治体の迷惑防止条例等で禁止されている。ネットオークションも公衆の場での行為に該当する。

２　マルチ・パッケージ・ツアーの発想

インターネットや携帯電話の使用料は月極め使い放題が一般化している。鉄道等の乗り放題運賃も普及してきているが、実は定期券は、一定区間内、一定期間乗り放題なのであり、歴史のあるビジネスモデルである。近年ではこれをサブスクリプションと称している。タクシーも航空輸送も乗り放題運賃が時折試みられているが本格化してはいないから、旅行し放題という商品はまだ話題にもならない。ビジネスモデル構築が難しい以前に、旅行業の標準約款制度の運用という事実上の壁があるからである。そもそも観光は個性の発揮であり、すべてのパック商品が同じ規格であることがおかしいが、日本の行政慣行は、標準約款からはみ出すことを事実上許してこなかった。従って、基本的には自宅から離れて自宅に帰って来るまでを一つの旅行として考えることしかできず、何度も旅行に出かける旅放題という発想が生まれなかった。

JTBが高齢者向けのジェロンタクシーサービスを提供している。月極め定額料金で自宅と病院、コンビニ等の間のタクシー利用が何度でも可能な商品である。それを可能とするのは、マルチ・パッケージ・ツアーの発想をとったからである。旅行業約款の前提である「旅行」を、出発から帰宅まで一回ごとに区切って考える従来のパッケージ・ツアー（図５-２）の発想では、在宅中の特別補償責任の取り扱い等が課題となって、乗り放題の仕組みを実現することが困難であったが、新しい旅行業約款を採用することで可能にした。このジェロンタクシーは、自治体の助成措置等と組み合わせることにより、人口希薄地帯での利用可能性は更に高いものと考えられる（注）。

この月極め乗り放題定額料金は、タクシー事業者が自らの運賃制度として採用すれば、更に運用しやすくなる。番組表を前提にしたテレビ放送のビジネスモデルが必然ではなかったように、停車場・時刻表を前提にした乗合バスのビジネスモデルも必然ではない。スマホ・アプリとパッケージ・ツアー制度を活用すれば、貸切、乗合の二項対立的発想を脱却出来る。月極め定額料金で、バスやタクシー、更には鉄道や航空機にホテルその他の人流サービスが好きなだけ利用出来る商品も考えられる。旅程概念を超えた旅行・人流概念を作り出せば、観光・人流業の将来は大きく開かれる。第６編において詳述する、サブスクリプションとベーシックインカムが可能とする共生社会（図５-３）の実現の強力な手段となることができる。

（注）Covid-19により、在宅勤務が奨励された。しかし、旅行契約に限らず労働契約においても、通勤途上の補償制度等では対応できず、在宅時の労働災害補償等新たな問題が提起されることとなった。

図５－２　通常のパッケージ・ツアー

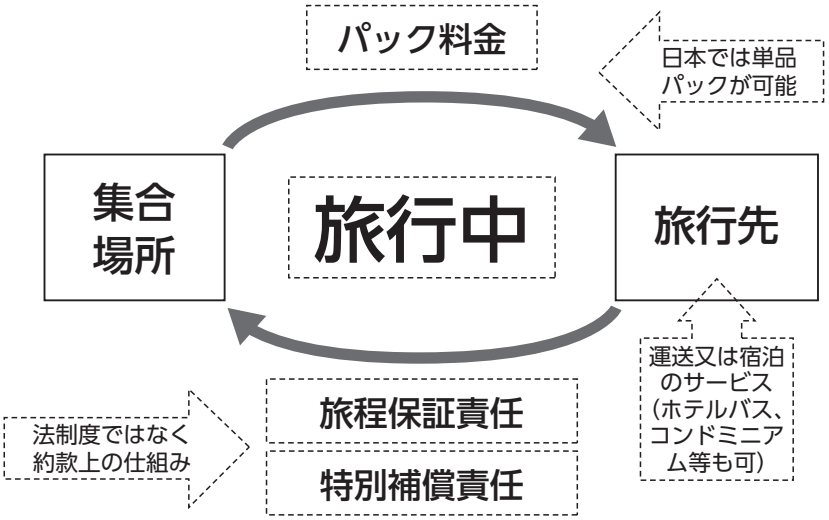
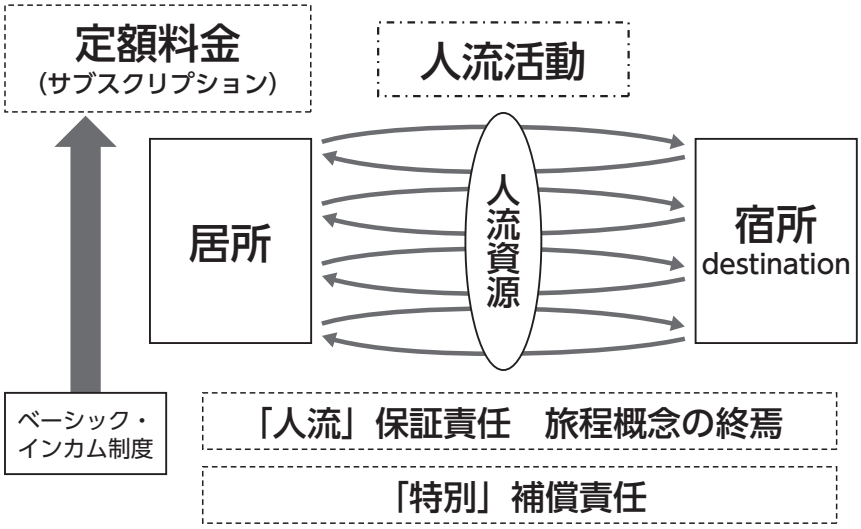


図５－３　民力活用型共生社会



第6編

人流・観光情報論の進化と観光学研究の方向

～起業家を目指す若者に～

第１節　観光情報とその提供

第２節　位置情報の把握と人流・観光事業の創造

第３節　脳内反応の可視化と人流・観光

第４節　脳科学の進展が導く人流・観光学研究の未来

第６編　人流・観光情報論の進化と観光学研究の方向 ～起業家を目指す若者に～

観光情報論は観光資源に関する情報提供論から始まったが、情報の量的制約から、公的主体が中心の情報提供論であった。これからの観光情報論は、収集した膨大な情報を活用する観光行動の予測論へと進化すべきと期待され、そのためには、未成熟な観光概念の限界を乗り越えた、人流論として脳科学への統合論が惹起されている。

第１節　観光情報とその提供

１　観光情報概念

「情報」とは人間集団にとって意味のあるものという社会的な概念である（『AI言論　西垣通』）。社会科学用語は行政用語の影響を受けることが多いものの、日本の法令は字句「観光情報」は使用していない。

観光情報は、先ずinformation for touristとして認識され、観光資源に関する情報提供システム等が検討された。その後スマホ等の技術進歩により、観光情報は人を移動させる動機を論じることにウェイトが移り、観光情報論もinformation for tourismとして認識されるように変化しつつある。tourist自身の脳内反応に関する論議はまだ始まったばかりであるが、Covid-19の流行を契機に、touristがよそ者であることからくるsocial distancingへの活用や顔認証システムの活用等の人流情報が論議され始めている。

２　観光情報提供制度の進化

２-１　観光情報システムという発想

公的な観光情報システムの発想は、運輸省が1973年「観光情報システムの基本的な考え方」を取りまとめたことに始まる。観光情報収集提供システム及び公的宿泊施設予約システムの二つを柱とする観光情報システム開発のための基礎調査として、観光資源施設分布状況調査及び情報収集ルート実態調査を実施した。これを受けて、（社）日本観光協会は、1976年中央観光情報センターを国鉄新宿駅構内に開設し、1977年に全国観光情報ファイル全十冊を作成した。1985年に情報ファイルの電算化に着手し、全国観光情報データベースが作成された。大型コンピュータによる集中型システムが前提の時代であった。インターネットの普及とともに、観光情報はポータルサイト等で、天気予報、占いと並べて取り扱われるように変化したが、この段階ではまだ一種の品ぞろえ情報であった。

２-２　人流・観光情報提供の社会システム

旅行客に対する情報提供に関する法制度については、宿泊、通訳案内、海外観光宣伝、旅行業等それぞれ個別の制度により対応されている。旅客運送事業についても、個別運送法の体系の中で情報提供制度が確立している。

GPS等を活用し位置情報を提供するスマホの登場は、人流・観光提供制度の再構築を必要とさせている。旅客運送情報提供制度は、停車場・時刻表方式から、位置情報を中心とした提供制度に再構築することが求められている。観光情報提供制度は、社会一般の情報提供制度の中で論じられるように変化してきており、各種のas a Systemが流行語になり、mobilityもMaaSとして喧伝されている。しかし規制制度を乗り越えた制度論への発展までは見られない。

2-3　通訳案内制度の規制緩和

2-3-1　戦前の通訳案内業制度

明治四十年に制定された案内業者取締規則(内務省令二十一号)は「通訳ニ依リ諸般ノ案内ヲ業ト為サムトスル者」は「地方長官ニ出願免許ヲ受クヘシ」と規定しており、報酬等は認可事項となっていた。更に同規則十一条では「案内業者案内ヲ終リタルトキハ非案内者ニ対シ其ノ案内ニ関スル批評ヲ記載セル証明書ヲ求メ尚不都合ノ行為アリト認メラレタルトキハ警察官署ニ内報セラレタキ旨ヲ申立ツヘシ」と現在の消費者保護制度に比べても厳しい制度となっていた。

1941年には国家総動員法に基づき制定された企業許可令並びに同企業許可令の施行細則(鉄道省令十八号)により、通訳案内業は旅行斡旋業の一種として、他人のため旅行計画をたて又は旅行に必要な交通機関若しくは旅客の斡旋をなす事業及び旅行者の通訳案内をなす事業として規定され、内務省に加えて鉄道省の規制という形で、二重に国家の規制を受けることとなった。これらの規則は「我が國における従來のガイドに関する取締法規である案内業者取締規則は、罰則その他の関係上、法律とする必要を生じ」ということで、日本国憲法施行の際現に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律(1947年法律七十二号)により、1947 年末をもって失効した。

2-3-2　戦後の通訳案内業制度

1949年通訳案内業法が制定された。同法は都道府県知事の免許と規定していたが、講学上の許可であり、2005 年通訳案内士法に全面改正されて登録制度となった。

1949年制定された我が国の通訳案内士試験制度は、外貨獲得を目的に制定され、米国人旅行者を主な対象として念頭に置いていた。また、制定当初はほとんど日本在住の外国人は存在せず、日本人による外国語習得を前提としていた。そのため、地理、歴史、産業、経済、政治及び文化に関する一般常識の試験は日本語で実施されてきたが、外客への説明の必要性からすると、各外国語での実施がより適切であった。

このような通訳案内士試験を前提とする限り、中国語を母国語とする在日中国人が通訳案内士を受験するためには不都合な制度であり、中国語の通訳案内士は平成二十八年度でも百四十名しか合格しておらず、登録者数も二千人程度と思われた。

通訳案内士制度は、1981年の第二次臨時行政改革調査会以来長年にわたってその廃止等の提言がなされていたが、中国人旅行者の急増に対して、実態と制度の乖離があまりにも大きくなったから、2017年の国会で法律改正が行われ、業務独占が廃止され名称独占となった。

2-3-3　ランドオペレーターの再規制

中国語圏等からの外客等の急増により観光ガイド需要も急増し、世界的に普及しているローカルガイド・マッチングサービスを活用して訪日する個人旅行客が増加した。また、日本国内におけるランドオペレーターは、中国語等を母国語とする者に対して、日本国内用の旅程管理主任者の資格を持つ添乗員をもって一部対応していた。この旅程管理主任者資格も、日本人を念頭にしているため、外国語の試験が行われないことは勿論のこと、中国人等に対して、細かい温泉名等日本の国内地理に関する知識が日

本語で求められるといった、制度が予想していない事態が発生していた。

ツアーコンダクター養成の専門スクールのＨＰに見られた説明には、添乗行為は旅行者の質問に外国語で対応するものであり、通訳案内は「右に見えるのは〇〇である」と外国語で説明するものであるとなっていた。しかし問題はそこにあったのではなく、米国人を中心に考えた時代からの変化に対応していなかったことにあった。

外国人旅行者には、同国人の日本在住者が対応すれば安心できる。歴史や地理の知識が必要ではあるが、試験までする必要があるか疑問である。試験をするとしても、外国語で実施すればいい。外国人旅行者に対して説明するのは外国語である。外国語で地理歴史試験をするとなると試験官の確保が困難であり、制度自体が維持できなくなる。通訳案内士制度の業務独占が廃止されたのは必然の流れであった。多くが移民及びその子孫から構成されている米国では通訳案内士の国家資格制度が存在しないことも理解ができる。

従って、外国人が日本国内観光用の添乗員の認定を受けて、その出身の国からの旅行者の添乗をするのは、添乗行為か通訳案内行為かを超えて、合理的でありサービスの品質も上なのである。このように、日本国内観光用の添乗員認定制度である国内旅程管理主任者資格は、日本人旅行者用に制度設計がなされたが、インバウンドを兼ねるものに変質していた。一種のランドオペレーター規制になっていた。この問題の要因は、添乗行為と通訳案内行為の法的解釈にあったのではなく、日本在住の中国人等の外国人が母国からの旅行者に対して有償で観光案内を行う場合に、通訳案内士制度が対応できなくなっていたことにある。従って2018年の法改正で旅行業法にランドオペレーター規制が再び加えられたことも、その限りにおいては理解ができるものであった。ただし、この規制はネットからの個人手配には適用されない分、厳しい競争は継続している。

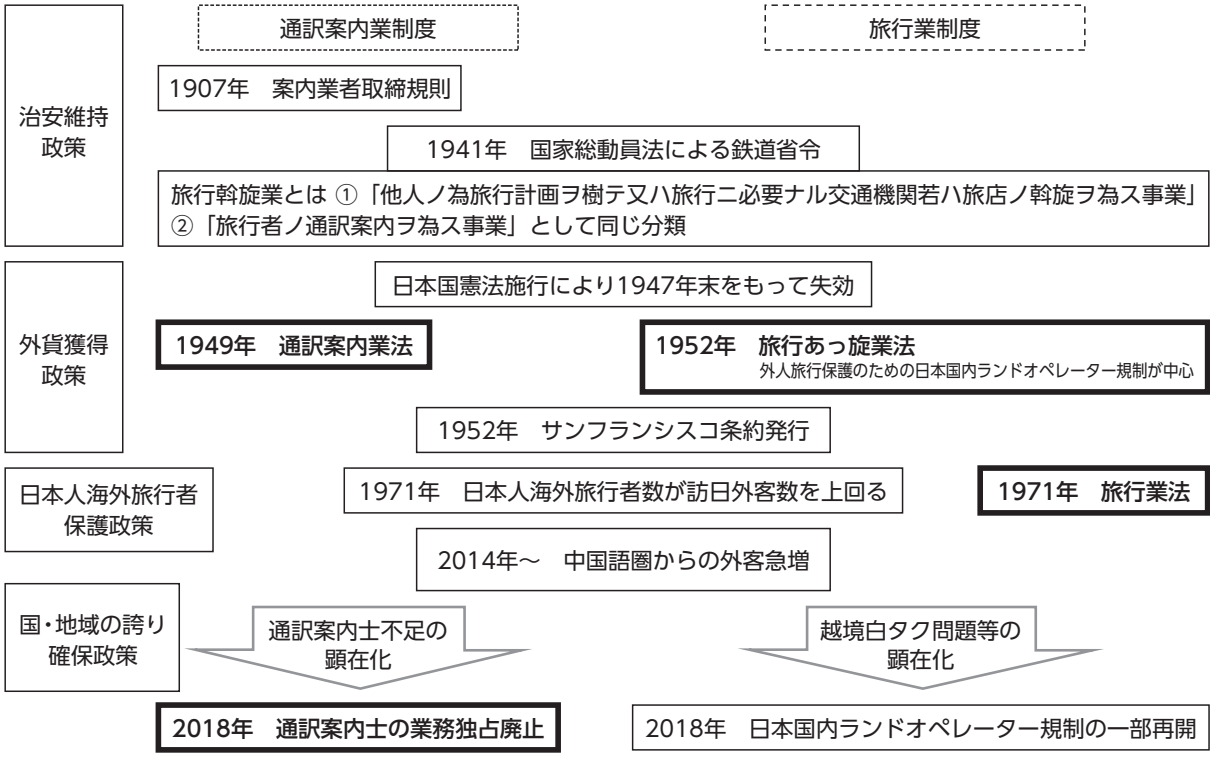
２-３-４　通訳案内業と有償運送行為の関係

自家用の自動車、航空機、船舶等を用いて有償である通訳案内業務を行う場合に、各事業法の有償運送とみなされて各運送法の規制が及ぶのかという問題が、業務独占時代にも存在した。通訳案内士が、通訳料とは別に運賃を徴収せず、自己の自家用車で顧客を観光地に案内することは、道路運送法の無償運送に該当し、白タク、白バス行為に該当しないというのが、観光庁の見解であったと、通訳案内士関係者は理解していた。しかし業務独占の廃止により、外国語の会話能力があれば誰でも自家用車を用いて、有償の通訳案内サービスができるようになると、タクシー業界等からの反発が予想されることとなった。そこで、2017年８月14日観光庁の行政担当課長から都道府県宛てに、通訳案内士が自家用車を用いて客を案内する行為は、白タク行為にあたるという事務連絡が発せられた。

通訳案内に限らず、運送を伴うものに、通学、通院、宿泊送迎サービス等があり、トータルの原価には運送原価と教育、医療、宿泊等原価がそれぞれ含まれる。道路運送行政担当課長の公式解釈では、道路運送法の規定する直接の対価を得るという有償運送概念に、実費程度の徴収は該当しないということであり、通院、通学、送迎バスは、数百円程度を徴収している。従って通訳案内に関する前述の見解との整合性に疑問が発生している。内閣レベルの公式見解が望まれるところである。

自動車はすでに単にモノやヒトを運ぶ道具ではなくなっている。自動運転車時代に入ればなおさらである。それなのに、モノ、ヒトを運ぶということにのみ着目した行政にしか着目しない道路運送法自体が時代にそぐわなくなっている。自動車というツールを、いかに社会で効率的に活用するかという観点で考えれば、客貨併用運送は当然であり、広告空間や、休息空間ともとらえられるのであり、航空機使用事業に類似する自動車使用事業としてとらえる仕組みが必要であろう。

図６－１　通訳案内士制度と旅行業制度の変遷



3　言語研究の進展と人流・観光情報提供制度論議

人工翻訳機能が向上し、少なくとも観光用には実用化の段階に踏み出している。言語情報、動画情報はスマホから簡便に提供され、音声（聴覚情報）による入出力機能も翻訳機能を兼ね備えて、一般の用に供されている。

3－1　言語理論の形成

言語とは直接関係の必要がない別の機能が適応選択により進化したものである。目、耳、口、手等が偶然出会って統合されることにより、新たな機能である言語が相転移のように創発されたと考えられている。

1950年代になって「なぜ、人間は言語を使いこなして、様々な精神活動を実現することが出来るのか」という観点から人間言語の本質的な仕組みを理解しようとするチョムスキーの「生成文法理論」が打ち出された。語彙目録と計算システムから成り立っていて、それぞれが脳内に基盤を持っていると考えた。言語に規則があるのは、人間が言語を規則的に作ったためではなく、言語が自然法則に従っているからであると考え、自然言語には必然的な文法規則があり、これが普遍的かつ生得的な原理であることを提唱した（言語生得説）。一方、意味や概念の学習は後天的であり、単語と意味のつながりは連想に基づくもの、その連想関係は偶然的であると考えた。

言語学の流れと脳神経科学の接点が、次第に明らかになってきている。語彙目録には、左側頭葉中下回から内側面かけての広い範囲が関係し、語彙目録から語彙を選択して計算システムに入れる操作には、左上側頭回後部から頭頂葉下部の領域が関わっていると推定されている。計算システムにおける文法構造などの操作には、ブローカ野の役割が大きいと推定される。この脳神経組織の総体こそ、生成文法理

論が提案する言語獲得装置の神経学的基盤であると考えられる（『脳科学の教科書こころ編　理化学研究所脳科学総合研究センター』）。

3-2　言語の獲得

人類は二足歩行により手を獲得したが、骨盤も発達し難産になった。手が使えるから、石器が使用出来るようになり、出産にも協力出来るようになった。そしてなによりも石器使用により言葉を獲得した。人類は石器を使用してから、顎が退化し、丸い舌を獲得し、喉道が変化した。変化に富む音声を発することが出来るようになり、生き残れる確率が高くなった。

口、喉は呼吸・栄養摂取器官であり、言語器官として誕生していない。つまり、言葉は自然淘汰で出来たわけではなく、副産物として発生した。ものをのみこむ時に誤飲しないように発達した筋肉の一部を使っているのである。

人類は集団生活により外敵の危険性が少なくなり、乳児は親をコントロールするため、複雑で大きな泣声を出すようになった。呼吸をコントロールする機能が発達し、言葉の習得が可能となった。

3-3　言語と遺伝子

人類は言語に関わる遺伝子を獲得した。この遺伝子はネズミにもチンパンジーにもあり、チンパンジー、ゴリラも手話が分かる。人類の遺伝子だけはある特定の領域のアミノ酸の配列が変わっていて、人はこの遺伝子に欠陥があると言語障害になる。このアミノ酸を人類がいつ置換し、言語を獲得したか遡ると、十万年くらい前である。この約十万年前に、岡ノ谷一夫は、言語はコミュニケーションではなく、考えるツールとして始まったとする。一方、ロビン・ダンバーは、言語は、群れの中で暮らす我々におしゃべりをさせてストレスを解消させるために進化したとし、その群れの規模は約百五十人とする（『言葉の起源』『人類進化の謎を解き明かす』）。

3-4　言語と意識

意識や心は言語が作り上げた抽象である。脳が言葉を聞いて理解するまで0.2～0.5秒くらいかかる。シナプスが情報を受け渡すのにかかるのは千分の一秒かかる。ということは0.1秒単位の処理を完了するにはシナプスを百回ほども介せば脳の情報処理は完全に終了出来るということになる。

言語を持つ生物の唯一の武器は予測し計算することであるが、同時に死の認識も生み出した。そこで何らかの社会的装置が必要になった。また予測し計算出来る生物は、自然現象であってもその原因となっているのは、誰かの目的に違いないと考えた。その結果言語はその数十万年に及ぶ生活を通じて神や神話を生み出した。言語、法、貨幣は人間が死すべき存在であるところから生じている。そして貨幣は性風俗を商品化し、罰金と慰謝料を加えることにより復讐を非合法化した。観光といわれる社会現象もその上に成立しているのである。

3-5　自動翻訳と深層学習（ディープ・ラーニング）

3-5-1　脳科学と人工知能

人の脳は、千数百億個の脳神経細胞が形も働きも違う種類ごとに集まり、六層の層構造を作っている。ニューロンをすべてつなげると百万キロメートルになる。この複雑なネットワークを電気信号が駆け巡り、高度な機能が生まれてくることまでは分かり始めた。

脳を構成する主役は神経細胞であり、電気信号を発して情報をやりとりする特殊な細胞である。脳全

体では千数百億個にもなり、複雑な神経回路を形成している。神経細胞が種類ごとに集まって層を作ることによって、秩序だった神経回路が構築され、情報の伝達はより効率的になる。その結果、認知、運動、感情、記憶、学習といった高度な情報処理を実現出来るのである。

Google社が約一千万のユーチューブの映像から「ネコの顔」が認識できたという実験で深層学習が有名になった。Google翻訳の性能が一段と向上したという評判も勝ち得ることができた。それまで人間が与えていた特徴量を機械が自動的に抽出出来るようになったことは画期的である。論理的な大革新があったというよりも、計算能力等種々の制限を克服して実用化させた技術的成果が評価されている。

この深層学習は、脳神経の作動メカニズムと類似していることから、AIとして話題を高めている。しかし大量のデータを必要とする機械と異なり、人間の赤ちゃんは少ない経験で言葉を習得しており、自律的な人工知能とするにはほど遠いものであり、ましてや「人知」を超えたものにはなりえない。

3-5-2　認知のメカニズム

単細胞動物は「感覚」と「運動」が一つの細胞の中で一連の反応として発生している。進化するにつれて体が多細胞で作られ、外界を感覚する部分と運動する部分が分離し、両者をつなぐ構造が必要となり神経系が始まった。中枢神経が生まれ上位中枢・脳が生まれた。基本的な脳の領域はどの脊椎動物でも共通と考えられている（『脳科学の教科書こころ編』）。

下等な動物ほど記憶が正確である。つまり融通がきかないということでもある。しかも一回覚えた記憶はなかなか消えない。人間の脳では記憶は他に例がないほどあいまいだが、それこそが人間の臨機応変な適応力の源泉にもなっている。このあいまい性を確保するために脳はゆっくり学習する。学習をゆっくりすることで特徴を抽出する。複数のものを結びつけるには記憶の保留が必要である。

「認識」には膨大な計算量が必要だったが、今では可能となり、既に人間の認識能力を超えているから、顔認証システムが実用化された。実用化は、認知から運動そして言語に向かう。言葉の意味を「理解して」、映像を「思い浮かべ」、また言葉に置き換える作業をするようになれば完成する。ディープ・ラーニングはパターンの処理である。そのためGoogleは膨大な画像情報を収集しているのである。

脳もコンピュータも、神経細胞や電子素子等ミクロ的世界まで下りてゆけば、そこには「分かる」も「意味」も消え失せてしまう。そういう状況の中で、どうして人は分かったり意味を感じたりするのか。その謎を解きたいと願うのが研究者である。観光学研究もそこに向かわなければ遅れた科学となってしまう。

3-5-3　脳への信号と意味論

聴覚障害者の人工内耳は、マイクで拾った音を電気信号に変え、その電気信号で蝸牛を刺激する。人工内耳から聞こえてくる音は、ロボットが発している電子音と同じである。我慢してつけているとその音との一体感が生まれ、自然の音声に化け、一カ月後には会話が出来るようになる。

このことは聴覚に限らず視覚等についてもいえる。手話等が言語である由縁でもある。脳への信号と、視覚としての信号が同期しているのであり、いわば自分のもののような錯覚が生まれる。無意識の部分である。運動神経の上流だが、その源流をたどっていくと消えてしまう。その過程で時間概念も生み出された。

3-6　言語情報の記録手段としての文字の出現

人類は言語情報を記録するため文字を発明した。その文字情報は聴覚情報を視覚情報に置き換えたものであり、人間は文字のための特別の感覚器官は備えてはいない。従って、文字情報は言語（通常は音）に変換して記憶している。文字がなくても記憶・記録は可能である。稗田阿礼等恐るべき記憶力の人間が存在する。古代日本文化はもちろんのこと、アイヌ文化等文字を持たない民族であっても、想像以上に高度な社会文化を形成していた。その文字や言語が、人工知能により普遍的なものへの進化が可能と

するならば、意味が理解出来る人工知能の開発が必須となる。

第２節　位置情報の把握と人流・観光事業の創造

1　位置情報システムの進展

観光統計は交通統計を基にした静的な統計が中心である。主要観光地の入込統計も観光施設ごとの入場者数や宿泊施設の利用者数であり、入込客の動態的把握は行われず、科学的な観光政策を樹立するには困難であった。

2007年警察庁は携帯電話の位置情報システムを発表した。コミュニケーション概念は元来交通と通信の両者を含む概念であったが、その後トランスポーテ―ション概念が分離していった。しかし再び人の移動と情報の移動がGPSの活用によりシンクロするようになった。携帯文化の進展である。我が国の携帯文化はドコモのi-modeまでは世界の先端を走り、次のツールにデジカメが選択された。字句「盗撮」が登場したくらいであるから営業戦略としては誤りではなかったが、スマホへの位置情報の標準装備はその次になった。位置情報により世界はカーナビを超えてマンナビの時代に突入していった。付近の情報が飛び込んでくるアプリが街々の無料Wi-Fiとともに普及していった。

先進国も発展途上国も区別なく、人流情報がスマホを通じて飛び込んでくる時代である。UberやAirbnbの登場は時間の問題であった。このカーシェアやルームシェアの発想自体は、省エネ、低公害の社会的要求にマッチしたものであった。シェアリング論議の行き着くところが自動運転車であるのも当然のことなのである。

2　カーナビからマンナビ、そしてニーズ把握の先回りへ

旅行の主な移動手段は自動車であり、観光情報提供に対するニーズが飛躍的に増大したのは、車の値段に比べて比較的低額であったカーナビの発達にある。しかし観光情報に対するニーズは単なる旅行情報に留まるものではなく、マンナビの登場が期待されたのである。

マンナビの実用化はスマートフォンの普及にある。GPSやWi-Fiが整備され、利用者の位置のリアルタイムでの把握が可能となり、また外国語情報へのリアルタイムでの変換も可能となり、観光情報の提供はスマホを中心に大きく変貌を遂げている。観光アプリも情報爆発といわれるくらいあふれ返っている。これからは、利用者のニーズを先回りして提供出来るものが生き残ってゆくはずである。そのため、Google等人流ビッグデータの収集に着目したビジネスモデルが発生している。

都名所図会は江戸時代に大成功を収めたガイドブックである。川柳「ほう杖で路銀いらずの名所図会」にある通り、擬似的な旅をするための書物としても楽しまれもした。スマホの出現までこの基本は変化していなかったが、位置情報、地図情報を搭載したスマホ、アプリの登場は、在来型の観光ガイドブックにとって代わっている。精度が１％向上すれば、Google、Facebookでは、売上が数百億円増加するビジネスモデルを採用しているとされるから、ますます精度向上のため無料アプリの提供によりビッグデータの情報収集に努める。既存の観光ガイドブックがGoogleに代表される無償ビジネスモデルの中に吸収されてゆく。

先回りの発想は、観光情報システムの在り方を大きく変化させる。情報提供システムではなく、デー

タギャザリング及びデータ活用システムに代わり、観光客に留まらず人間行動の予測にウェイトを移す。そこでは脳科学の知見が求められるのである。

3　人流・観光関連ビジネスモデルの変化

3-1　旅客市場のシェアリング・エコノミー論

1970年代半ばまで、物流はB2B（Business to Business）のものと認識されていた。その後、宅急便の登場により、小量物品輸送分野がB2C（Business to Consumer)、P2P（Peer to Peer）市場の消費者物流として脚光を浴びることとなった。インターネット、スマホ・アプリの活用により、このB2C、P2P市場をAmazonが世界市場に成長させている。

これに対し旅行は当初からB2Cとして認識されてきた。ここにスマホ・アプリ等を活用するプラットフォーム業者によるB2C、P2Pのビジネスモデルが登場した。このB2C、P2Pのビジネスモデルモデルは、個々人が財・サービスを共有するという意味でシェアリング・エコノミーと認識されている。

このプラットフォームに登録している運転手と乗りたい乗客をアプリでマッチングさせるライドシェアサービスは米国からスタートし、英国、中国等と普及し、流し営業のタクシーをしのぐ規模に成長している。

1970年代、個建運賃制を基本とする宅急便の登場時に、公式に認可された従来からの対キロ従量制運賃を前提とする既存トラック事業者からの反発があった。現在は、人流市場におけるライドシェアやルームシェアに対する既存事業者からの反発が出ている。

3-2　ライドシェア等が受け入れられてゆく背景

交通需要は地域、季節、時間帯等により波動性、変動性があり、雨が降ればタクシーは捕まえにくくなる。高齢者には都会の住宅街でも、メイン道路に面していなければタクシーは拾えない。あらゆる需要を予測して供給力を確実に確保させることは、現在の技術では困難である。ましてや、海外からの観光需要の比率が高まればなおさらである。

ライドシェア論が受け入れられていった背景にも、大都市の旅客市場の需給バランスが崩れていたことが挙げられる。特にロンドン、ニューヨーク、中国の大都市では、流し行為を行うタクシー供給が不足し、利用者に不満が高じていた。このことは、二十世紀末の日本経済がバブル期、夕刻以降の東京都心でタクシーを捕まえることがいかに困難であったかを思い起こせば、容易に理解出来る。これらの不満に簡便に対応出来る機器としてスマホが登場し、利用者の要望に対応した間際予約を可能とする各種アプリが普及した。スマホ及びクラウドの情報処理能力が急激に向上し、コストが急激に低減した。ユーザーはアプリをダウンロードしてアプリを開き、画面の地図上に希望場所を指定すれば、クルマがやってくる（オンデマンド配車)。支払いは事前に登録した情報で行なえるなど利便性が劇的に向上した。

しかもなお、そのスマホを活用した新サービスに素早く対応することの出来る、政治・行政システムが、ロンドン、ニューヨークといった大都市には備わっていた。ロンドン、ニューヨーク等が都市の評価を訪問客数で競い合う時代である。地域運輸行政は自治体の権限であり、素早い対応を取らなければ、市長の評価に関わるようになってきたのであった。

世界戦略を選好する配車アプリ企業が参入してきたこともシェアリング・エコノミー論を拡大した。配車アプリ企業は、巨大な旅客・人流データを把握することにより、旅客・人流の需要と供給のマッチングのためのアルゴリズムの性能向上をもくろんでいる。きめ細かに、地域、季節、時間帯等に応じて

配車し、しかも、先回りして利用者ニーズに対応しようと考えている。投資家も十分にその価値を認識してこれらの企業への巨額の投資を行っている。

3-3　ブロックチェーンの考え方

バッテリーのオーナーを通して、蓄電池の容量をシェアしあうという実証実験が行われた。車のオーナー、部屋のオーナーを通して、利用状態をシェアしあうという考え方に共通する。その先には仮想通貨（暗号通貨）が発想される。

ブロックチェーンとは「信頼出来る人を決めなくても一度行った取引の改竄の難しさを保証出来る分散型システム」と考えられている。もともとブロックチェーン技術が生まれたのは政情が不安な東欧であり、自国政府よりもこうした技術の方が信頼出来ると考えた。ここで注意しておかなければならないのは、取引の信頼性であって、個人や企業の信用を保証するわけではない。一度も会ったことのない人と、仮想通貨であれば通貨という価値を、電気であれば電気という価値のあるものをやり取り出来る、ブロックチェーンの特徴はここにある。自動運転になると、停止状態はもったいないから必要な人のところに走らせられ、効率的になる。効率的になるので必要とされる台数も減ると考えるのである。

3-4　シームレスな人流・観光産業の発想

3-4-1　有償・無償判断の相対化

経済規制を行っていない旅館業法の下では、宿泊費の判断は時代により変化する。有料のテレビは無料とされ、朝食も注文の有無にかかわらず無料のものも増加している。送迎については、最寄りの駅、空港はもとより、周辺観光地巡りまで無料のものがある。費用は宿泊費等で回収しているはずである。最終的には自宅までの無料送迎サービスも考えられ、他の観光地との競争の武器になる。そうなれば高速道路料金の無料化の要求も強くなるかもしれない。

宿泊施設に限定されず、移動空間も無償送迎車・フリーライドが一般化する可能性が出てきている。これまでは、公営ギャンブル場、宿泊施設、医療施設等が提供するものが存在したが、特定の施設に限定されないものが出現している。広告の世界でフリーペーパーが一般化したようなものである。

フリーミアム（Freemium）とは、基本的なサービスや製品を無料で提供し、更に高度な機能や特別な機能について料金を課金する仕組みのビジネスモデルである。無料サービスや無料製品の提供コストが非常に小さい、あるいは無視出来るため、Webサービスや、ソフトウェア、コンテンツのような無形のデジタル提供物との親和性が非常に高い。人流の場合は人流情報そのものに経済価値を見出し、運送行為は無償提供するビジネスモデルである。規模が大きければ大きいほど価値が出るから、世界戦略を必要とするのである。

3-4-2　SCW概念、DCM概念と人流

物流概念はSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）を基本とする。物の生産は注文を受けてから生産を開始すれば無駄がないが、それでは利用者ニーズに対応できないことから、見込み生産が行われる。そのため、在庫コストを出来るだけ少なくするSCM概念が発生したが、DCM（デマンド・チェーン・マネジメント）が理想である。しかし、それには３Ｄプリンターの実現まで待たなければならないであろう。

人流もDCMが理想であるが、現実には定時定路線運行の公共交通が基本になっている。しかしそれでは満足できないからマイカーが選好されるのである。今後の自動運転技術等の進展如何では、DCMが可能となる。

SCMもDCMも国際規模で構成される時代であり、COVID-19等の影響も国際規模で同時に受ける時代であるが、Webのネットワークは影響を受けなかった。休校になり、オンラインラーニングが推奨された。SCMもDCMもWebを前提とするから、その状況に応じた対応は出来るのである。

3-4-3　プラットフォームの登場

アプリによる配車事業者はプラットフォーム事業であり、運送事業ではないと主張する。歴史的には、運送人であるか否かも社会背景から判断されてきた。シェアリング・エコノミーとも呼ばれるこれらオンデマンド企業のビジネスは、個人との契約モデル、つまり個人が自分で働く時間を決め、少なくとも表面上は事業主として働くというモデルに依存している。物流の世界では、物流全体をコントロールする立場にいるものは、荷主に対する現実の責任を負わざるを得ないから、最終的には運送契約として考えるのか否かは本質的なことにならない。ところが人流の世界では、利用者が個々人であることが大半であり、運送契約という枠組みの中での利用者保護が議論となりやすい。従ってプラットフォーム事業者が運送契約性を否定する。そのため実利用者は直接の問題を実運転者に投げかけてくるから、社会問題化してしまうのである。自動運転車が登場すれば、この実運転者概念は消滅する。

旅行業法十三条は、禁止行為として旅行業者は「旅行業務に関し取引をした者に対し、その取引に関する重要な事項について、故意に事実を告げず、または不実のことを告げる行為」及び「その取引によって生じた債務の履行を不当に遅延する行為」と規定する。巨大な旅行業者がその支配力を行使して、運送機関、宿泊機関等との取引を行うようなことを想定している。プラットフォーム事業も、シェアリング・エコノミーが浸透してゆけば、旅行業法十三条に該当する思想が求められるようになるであろう。

4　公共交通、観光と配車アプリ

4-1　公共交通に対する考え方

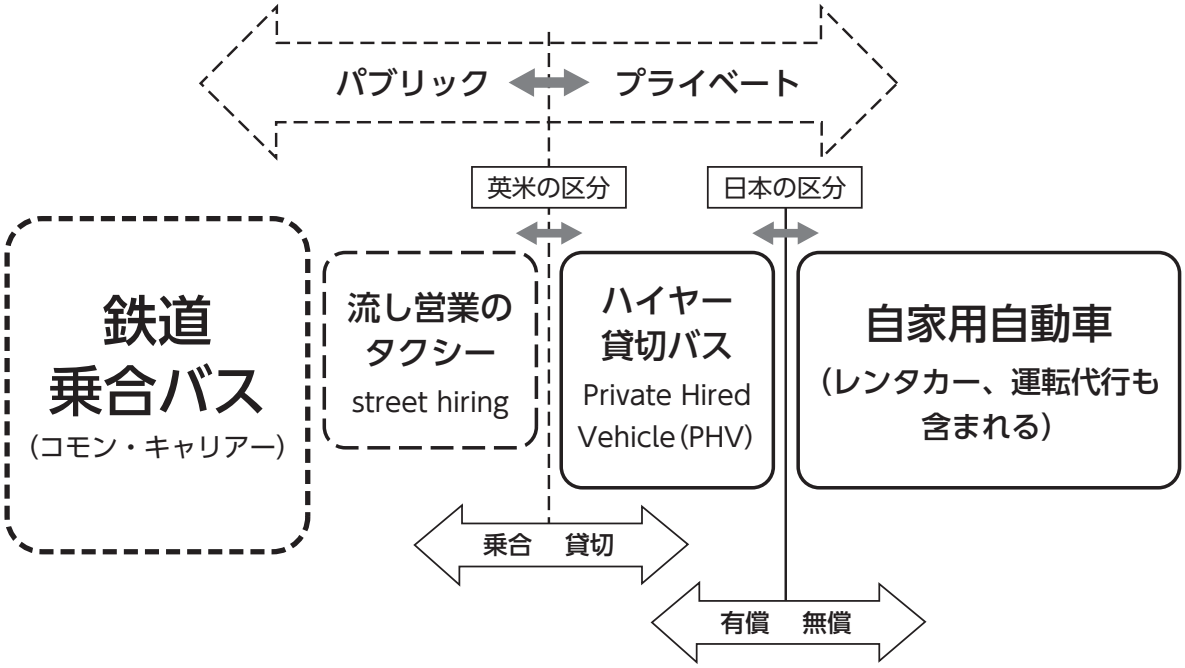
英米と日本の地域公共交通の考え方に大きな違いが二つある。一つは、英米は行政権限を国ではなく自治体が行使することである。もう一つは、公共交通概念の違いである（図6-2）。米英の考え方では、貸切運送であるタクシーや貸切バスはコモンキャリアと認識されなかった。かろうじて公共空間である道路において乗客を乗せる「流し行為（street hiring, street hail）」は、公共交通に準じた扱いを受けていたのである。逆に流し行為を行わない車庫待ち形態のものは、自家用運送の分類（ロンドンではPHV（Private Hired Vehicle））として、タクシー規制の対象ではなかった。そのため配車アプリの登場により、流し営業と車庫待ち営業の機能の差がなくなり、社会問題化したのである。

これに対して日本では貸切運送も乗合運送も有償であれば「営業運送」に分類され、それ以外はすべて自家用運送に分類されている。今後展開される自動運転車のアルゴリズム作成においても、この一般公衆が利用する道路使用においてコモンキャリアを優先する思想は重要な役割を果たすはずである。会社と専属契約をしているハイヤー等が乗車人員の多い自家用車よりも優先するようなアルゴリズムが社会の支持を受けるはずがない。

道路運送法では、乗合バスには運送引受義務が課されているから、乗車拒否問題が発生する。貸切バスには運送引受義務はないが、タクシーにはある。タクシーも貸切運送であるが、流し営業をしているからである。では流し営業をしていないタクシー（車庫待ち営業）は、運送引受義務は不要ではないかという議論になる。貸切バスも乗合形態のもの（乗合タクシー）は運送引受義務のあるほうがバランスは取れる。制度設計のほころびが少し出ているのである。

米英をはじめ諸外国では、車庫待ち営業は、電話や無線での配車によるところから運転手の身元も明

図６－２　英米と日本の公共交通機関の考え方の違い



確であり、また料金等を巡っての取引の余地が大きく、その分行政の関与の必要性が低いと認識されている。

４－２　日本で配車アプリの普及が進まない理由

配車アプリの特徴には、キャッシュレス、定額運賃、ライドシェア等が挙げられるが、いずれの項目も日本では進展していない。特にライドシェアはその概念も不明確であり、流し営業と車庫待ち営業が混在化している日本では、ライドシェアが自家用車の違法営業という誤解もあるのか、米国、中国等の各都市ほど配車アプリは普及していない。

しかしながら、訪日外国人旅行者の需要に合わせて海外からの配車アプリが進出してきており、それに合わせて我が国の配車アプリの試みも始まってきている。

５　自動運転車の人流へ与える影響

５－１　鉄道運送発展の歴史

鉄道発展の歴史は、自動運転車の導入に参考になる。今日、鉄道は経営的にも技術的にも一体的システムとして総体的に捉えられているが、発展過程を調べればむしろ運搬具と通路は個別的なものとして取り扱うことからスタートしている。自動車・道路システムは運搬具と通路の分離を前提としているが、路面電車、トロリーバスが使用する施設は道路概念に包摂される。今日、通信技術の高度化は、架線、軌条を用いなくても車のガイド性の確保を可能とするから、自動運転車・道路システムと鉄道システムは共通の思想の元に論じることが出来るようになってきている。

５-２　人流概念の促進と3PHL

５-２-１　自動運転車によるシームレス化

目的地までドアーツードアのシームレスな移動サービスを提供する自動運転車の普及は、交通事故問題の解決に留まらず、自動車空間が、居住空間にもなり作業空間にもなるから、人の動き方、暮らし方に大きな影響をもたらす。夜間寝ている間の移動をスムーズにすることから、ビジネスホテル等の必要性を低下させる。通勤・通学概念も変化させるから、社会施設等の立地にも影響してくる。まさに住と宿の相対化どころか、違いがなくなってくるのである。

５-２-２　3PHL・サブスクリプションとベーシックインカムが可能とする共生社会

総合生活移動産業は、ビッグデータの取得・分析による人の移動予測が可能となることから発想された。物流でいえば、「サードパーティ・ロジスティックス（3PL)」である。この物流に相当するものとして人流概念が提唱され、総合生活移動産業は「サードパーティ・ヒューマン・ロジスティックス(3PHL)」と位置付けられる。

国土が広く航空輸送が発達している米国では定額乗り放題航空サービスが提供されている。需要規模の大きいニューヨークでは月額定額制宿泊サービスが提供されている。ヘルシンキでは、電車・バス・タクシーなどの複数の交通手段を月額固定制で利用出来るシステムが開始されている。

運送に限らず、宿泊、居住、飲食、衣料等日常生活に必要なサービスがサブスクリプション（定額サービス）で提供される社会になれば、定額の所得を保障するベーシックインカム（最低限所得保障の一種で、政府がすべての国民に対して最低限の生活を送るのに必要とされている額の現金を定期的に支給するという政策）と組み合わせることにより、経済的に保証された民間活力利用型の共生社会を実現出来ることになる（第５編図５-３参照)。

第３節　脳内反応の可視化と人流・観光

１　ウェアラブル・デバイスの進化

ウェアラブル・デバイスの進歩は、観光学研究や事業に科学的なデータを大量に提供する時代をもたらす。位置情報を装備し、脳内反応等を可視化したウェアラブル・デバイスは、観光者の属性はもとより、観光行動の詳細をリアルタイムで把握しデータベース化する。漠然とした浅草寺という対象ではなく、浅草寺のどの部分に観光者の視線が向いているかまで把握出来るように進化している。しかも観光者の脳内反応データ（好き度等）まで連動して把握することが出来るようになる。これらのビックデータは個人が興味を持つ観光対象に臨床的な対応を可能とするように進化する。

同時にウェアラブル・デバイスは現在進行形で観光者の目にするものの解説を行うことを可能とする。観光ガイドの役割も大きく変化する。鳥に興味を持つ観光客には、いま目に入っている鳥の解説が行われる。観光客の脳内反応データのフィードバックも技術的には可能となり、ビックデータ解析により観光行動の予測が可能となる。観光学研究の中心であった観光資源論自体が終焉を迎え、観光客の行動を引き起こさせる脳内反応が研究の中心になる。そこでは、観光資源とか観光行動、あるいはホスピタリティといった分類がなくなり、観光学研究全体の新しい組換えが必要となる。

2　脳内反応の可視化と客観化

人口減少時代を迎え交通事故死者の数倍にのぼる自殺防止対策が急がれている。うつ病等に関するデータがバラバラで解明されていないことへの問題意識が高まり、AIを駆使した脳内メカニズムのビッグデータ解析の必要性が叫ばれている。観光学研究も同様である。

個人はそれぞれの過去の体験に基づいて評価をする。その評価が異なるのは当然であるが、これを主観的な評価と呼ぶのである。脳内ニューラルマップを分析して、この主観的な観光する意欲や感情を引き起こすものを客観的に可視化することが可能になりつつある。ウェアラブル・デバイスの進化とともに、脳科学の知見を活用したデータ分析が求められるようになる。

3　ウェアラブル・デバイスとコンテンツ

3-1　印刷術の進展がビジネスモデルに与えた影響

大量印刷術の出現は、王による文字の独占の終了を意味し、国民国家概念の発生も印刷術の進歩の結果であった。ルネサンス以前の書籍は経典型であった。大量印刷という印刷術ならではの性質が発揮されるのは十九世紀半ば以降のことであった。

英国では、代書人、装飾職人と製本・店頭販売が統合されて書籍製造販売業者として一つの職能集団となっていた。ここに大陸から印刷術が導入され、印刷業者も書籍業組合に組み込まれ、垂直統合の事業形態が強化されたのである。特に検閲の必要性から情報流通の監督機関が設定された。国王勅許により書籍印刷業に関する排他的独占権も付与された。これが後に著作権になったのである。後続の新聞、音楽出版、音楽レコード事業も出版事業モデルを踏襲した。本屋、新聞屋、楽譜屋、レコード屋がそれぞれ独立した専門店として形成されたのは、こうした歴史的背景があった。

3-2　メディアと無体財産権の関係の変化

テレビ離れ、新聞離れが進んでいる。スマホを使えばオンデマンドで自分の好きなように情報を取り込むことが出来る。しかし実はテレビ・ラジオも、定時に予告通りの番組を提供する現在のビジネスモデルが必然ではなかった。無線通信から放送への転換は偶然から始まった。ラジオ放送の黎明期に、音楽事業者や新聞事業者が著作権を盾に放送を差し止めていたら、放送事業の発足は遅れていた。

画像伝送は電話より歴史が古い。米国でのテレビ開発競争では、ラジオインフラの活用形態に整えられていった。電話による画像伝送も可能であったが、電話会社の放送事業への進出を阻止する独占禁止政策がとられた。チャンネルを時間軸で編成する「番組概念」がラジオからそのままテレビに継承されたのである。

月極め定額でコンテンツ見放題のビジネスモデルが立ち上がっている。百年間にわたり世界の民放とメーカーが作り上げてきた消費社会を打ち壊す革命であるから、著作権等の在り方にも当然影響を及ぼすことになる。シェアリング・エコノミーにも組み込まれ、共有社会の構成要素となる。

3-3　ウェアラブル時代における考え方

映画館がウェアラブル・デバイスを装着した者の入場を拒絶したことが話題になった。本屋の立読みも拒絶されるだろう。ウェアラブル・デバイスを装着しては道も歩けなくなるかもしれない。しかしウェアラブル・デバイスは間違いなく進化する。それどころか人工感覚器官の装着が当たり前の社会になってゆ

く。その時に装置の取り外しを要求すれば人権問題に発展する。著作権よりも人権の方が重要である。

著作権も特許権も政策的に対象にされない場合がある。法的文書や特許権における医療技術である。言語自体に著作権は認められず、社会の公器であるように、ウェアラブル・デバイスも人間の五感を補助するものとして、その利用は基本的人権とする考え方は十分に成り立つ。人工感覚器官の装着を前提に、知的財産権の保護や個人情報の保護を考えざるを得なくなる時代が来るはずである。

脳内反応の可視化は個人情報問題を引き起こすに違いない。嘘がつけない社会にもなる。ましてやそのデータベースとなればなおさらであり、監視カメラのfootage情報、顔認証データ等は社会情報でもあり、個人情報でもあるから、制度全体の組み直しが迫られる。

４　ウェアラブル・デバイスによる観光行動の分析実験

４－１　脳波測定による感性の把握

神経細胞における情報伝達は神経細胞の内外のカリウムイオンとナトリウムイオンの濃度変化に基づき行われる。細胞の内外でのイオンの組み合わせと濃度差により電位差が発生し、電位変化が細胞の軸索を伝わっていくのである。このように脳はいわば電子回路であり情報処理をしているといえる。

その脳波信号を解析研究した結果、人間の脳波の周波数はほぼ０～30ヘルツの領域に収まり、その周波数の組み合わせで、その時の気持ちや心理をより正確に把握出来るようになってきている。人によって味の感覚や好物は違うが、美味しいと感じたときに出る脳波は一緒ということが分かってきた結果、食べているときに美味しいと感じているかどうかが分かるようになった。「好き」「嫌い」「興味」「満足」「快適」「ストレス」「リラックス」等十六の感情について周波数の組合せが多くの被験者データにより明らかになってきている。

人間は一人ひとりの個性が違う。従って保有する概念も個性に応じて少しずつ違っているはずである。それを言語という形で共有している。あるいは共有化出来るものだけが言語による概念として存在するのである。観光評価の「好き」「嫌い」も言語であり、脳波の分類も非言語的に行えれば客観的であるが、感覚は電気信号や脳の状態とは別のものであるか否かというクオリア（感覚質）問題の解決には目途が立っていないから限界がある。それでも、観光学研究の分析に使用する段階では問題がないであろう。

４－２　感性の可視化実験

2015年10月31日、日本に留学してきているナイジェリア人及び中国人の留学生と日本人の社会人三人の被験者に、スカイツリー、浅草、秋葉原を観光してもらい、その感性データを収集した（https://www.youtube.com/watch?v=H6TvjwCKZxs）。

実験は電通サイエンスジャム社が提供した簡易型脳波計（感性アナライザー）を用いた。慶応大学満倉靖恵研究室の研究成果である解析アルゴリズムを用いて、脳波から五つの感性（好き、興味、集中、ストレス、眠気）を簡易的に分析するものである。この感性アナライザーの説明によれば、好きは「指向性」と「好ましさ」、興味は「もっと！の中に潜むwants」、集中は「心に意識が注がれる変化」、ストレスは「瞬間的な「心的負荷」」眠気は「単調行動からあらわれる「眠さ」」となっている。

取得データ（脳波からの感性値五種、主観映像、主観評価、写真）の可能性と課題の抽出を目的とした。脳波計を装着して一時間程度散策し、散策中に興味を持ったものをスマートフォンで撮影してもらった。各エリア散策後にアンケートを実施し、全行程終了後に、全体を通したアンケートを再度実施した。

実験のポイントは、「脳波が計測でき、それぞれの感性指標を取得出来るか」「観光地ごと、エリアご

とに、変化は捉えられるか」「旅行者の明示的な「興味あり」と、潜在的な興味の関係を捉えられるか」である。

観光行動における脳波センシングの個人差は平均するとそれほど大きな差は見られなかった。眠気は相対的に低く、かつ変動も少なかった。出発前平静時と比べて全般に「集中」と「ストレス」が下がっていた。感性値間の関係は被験者によってやや差が出た。「興味」と「集中」の間には相反する傾向があった。ガイドの説明により印象に変化があったと感じたときは、興味度が上昇する傾向が出た。

4-3　ウェアラブル・デバイスによる無意識の興味の発見

盲視状態の患者は実際には見えているのに、見えている感覚がない。このことからニコラス・ハンフリーは「知覚」と「感覚」が別に生じ得ることを見出し、「感覚」が主体を作り出しているのだと考えた。映像記憶は刻々と変わり、それは無垢の眼で見ているのみである。従ってこの場合時間の概念は生まれない。過去・現在・未来の概念が生まれるのは、言語の使用つまり概念記憶となってからである。人は「感覚」により意識を持つようになったのである。そして「意識」が成立するには、自己言及つまり記憶・時間という言語概念を必要とする。「自己意識」とは錯覚であり実体はない。また「意識」とは、言語による架空の実体を創り出すメカニズムである。そして錯覚であることを隠蔽せざるを得ないため「意識」は解かりにくくなるのである（『赤を見る―感覚の進化と意識の存在理由　柴田裕之訳』）。

前記ウェアラブル・デバイスによる調査によれば、ガイドの説明により印象に変化を感じたときは、興味度が上昇する傾向があった。「興味があった箇所を捉えられるか」という命題について資源ごとの影響を見た。撮影直前から撮影までの十秒間の「興味」と「好き」に着目し、被験者には「興味を持ったところで写真を撮影するように」と指示しておいた。脳波と写真のマッチング結果は、被験者が撮影した画像と脳波が検知した箇所の再現率は50％程度であった。「興味」を感じたポイントの撮影は感性主導の撮影といえ、メモ代わりに行った記念の撮影は意識主導の撮影といえる。実験後、感性で「興味」を検知した箇所に対するヒアリングを行った結果、取りこぼしのうち実は「興味」があった箇所は85％であった。

今後の人流・観光への活用策として、ウェアラブルセンサーにより、「興味」の対象、好感を持たれている箇所、思ったほど好まれていない箇所等を直接的に把握する可能性が開けてきたことが挙げられる。SNSや写真等の明示的な行為にあらわれる「興味」だけでなく、非明示の「興味」をもとらえることが出来ることから、隠れた魅力等の新たな観光資源の発見に役立つ可能性がある。

第４節　脳科学の進展が導く人流・観光学研究の未来

1　人間行動を対象とする人流・観光学

人間の行動を科学的に研究し、その法則性を解明しようとする学問として行動科学がある。諸科学の境界を超え、人間行動についての統合的な解明を目指した。この人間行動科学とは別に観光行動学があるとすれば、観光概念が確立されていなければならない。観光学全集四巻『観光行動論』の冒頭において「観光場面での行動研究も、多くの分野にわたって」おり「観光行動研究の知見として統合されるには至っていない」と記述しているが、その原因は基本の「観光」概念が確立されていないからである。観光概念を人流概念に収斂させれば、人間行動科学と同じ土俵の上での研究とすることが出来る。人を移動させる力の研究は脳の働きの研究であり、脳科学に収斂されるのであれば、概念も人流概念に収斂する。

その結果、人流・観光概念を思索すると、人間の行動には法則性があるのかという命題に行き着く。言い換えれば、時間の使い方は意志により自由になるかということである。ウェアラブル・デバイスにより得られるヒューマンビッグデータについては、これらを基に、人間や社会に普遍的に見られる法則等を帰納的に明らかにする試みを可能とする。

2　非言語情報としての感覚

生物の感覚の進化は近接感覚（触覚、味覚）から遠隔感覚（臭覚、聴覚、視覚）への進化、感覚の拡張の歴史でもあった。味覚、臭覚、聴覚、視覚は特定の感覚細胞が集合することにより、情報処理をより効率的に出来るように進化した。それに対して、感覚細胞が体表に散在した状態のまま残ったのが触覚で、原始的感覚である。人類の触覚は敏感である。目と手が協調して働くことで効率的になる。感情を喚起させる機能も備えている。人類はこの機能を活用して文化を形成し、観光資源を生み出した。

2-1　感覚情報の数値化と記録・再生

ソムリエはワインを薦める時に、非言語感覚である味わいを言語で表現する能力を求められる。その能力は文学者の能力である。しかし、もともとは非言語情報であるから、言語で伝えることには限界がある。

味覚センサーは1989年に発明された。ヒトの感じる基本味の数値化に成功している。化学物質ではなく味質に選択性を示すのである。この味認識装置は多くの食品へ適用され、その味の定量化ならびに新食品の開発に利活用されている。

視覚、聴覚はスマホ等のメディアにより記録、再生ができ、その結果コミュニケーションが可能である。聴覚の再生はレコード等が誕生する前から「音譜」で可能であったが、味覚も「食譜」で可能となる。味細胞は各味質に対応し分化している。そのため、味細胞から味神経、そして脳へ味情報が伝えられる際に大きな信号処理はなされない。この事実は、化学物質に由来する味は、既に舌のレベルで決定しているということである。このことから「脳で感じる味」と「舌で感じる味」が違うことにも気付かされる。味覚センサーはこの「舌で感じる味」を数値化するものであるからである。

臭覚情報は二百万の低分子有機化合物のうち、四つか五つに一つが匂うものである。人間でも一万種類くらいは識別出来る。記録することも可能である。再現には技術的に制約が多くあったが、九種類の匂いカートリッジにより販売され始めている。なお、個人差のあると思われている痛みの感覚も数値化され始め、測定装置も開発され始めている。

2-2　触覚

皮膚と心には意外な関係がある。くすぐる仕草をされるだけでもくすぐったいと感じる。見ず知らずの人に触れられるとぞっとするのに、恋人に触れられるとうっとりする。自分自身の手と偽物の手を同時に撫でたり触ったりすると、触られているという感覚を偽物の手にも感じるRubber Hand Illusionも、「触覚の位置の錯覚現象」として知られている。アンドロイドと操作者の動きが同期した場合に触覚刺激を与えなくても、「身体感覚の転移」が生ずることも分かってきた。坂網猟師は手元を離れ上空に放り上げた坂網に、飛び立ってきた鴨が飛び込んできたとき、自分自身の手元でもそのぶるぶるとする感覚が伝わってくるというから、実社会でも発生している。

触覚といっても、進化の初期段階からある古い脳が担当する脊髄反射から、新しく発達してきた大脳皮質が担当している「つるつる」「ざらざら」の判断までいろいろあり、それらが同時並行的に分散処理

されている。

視覚ならば明度や彩度のように既に数値で定義されていて、赤や青のように言葉でそれらを区別することはたやすい。しかし触覚はあいまいで、表現する言葉も「つるつる」「ざらざら」など漠然としている。これら数値や言葉で定義されていない感覚を機械に判断させようとすると記号ではなく、「つるつる」「ざらざら」を軸にしたパターンで取り出すしかない。これを考えてみると、言葉という記号では表現できないクオリアにつながっていく。

2-3　聴覚

2-3-1　聴覚と言葉

人間が出せる音は五十種類程度、少ない音を組み合わせて単語をつくっている。当初は動物のように絶対音感を持っていたが、進化の過程で相対音感に移行した。言葉は音同士の相対的な関係で記号化されている。

岡ノ谷一夫は歌のような音の流れが先にあって、それを切り分けてゆくことで単語ができ言葉ができたとする（『言葉はなぜ生まれたのか』）。日本人は英語の高い周波数帯の音を聞き取れない。成人してから聞き取れるには、高い周波数の音を人工的に言語野に送り込んで、これを認識するニューロンのネットワークの生成が必要なのである。

聴覚メカニズムと文化の関係の解明も進んでいる。心地良い音、音楽あるいは耳障りな音の分析は進展している。音は生活を豊かにするが、音楽を聴くと気を失う人も存在する（『音楽嗜好症　オリヴァー・サックス著　太田直子訳』）から厄介なものでもある。

空間の解像度は視覚が強く、時間の分解度は聴覚が強い。人間の脳は、より信用出来る方に重きを置いて最終決定する。聴覚が直接情動に訴えかけるのは、大脳皮質のほか扁桃体にも伝わるからである。

2-3-2　音の処理のメカニズムが生み出した錯聴

一般的に錯視ほど知られておらず、あえて錯聴（auditory illusion）と名付けなくとも、知覚特性を巧妙に利用した音の提示法はさまざまな分野で開発され、利用されている。バロック音楽では複数の旋律が同時に奏でられているように錯覚させる手法（音の流れの分凝）が使われた。オーディオも、限られた二チャンネルによる音の提示によって、あたかもその場で演奏されているような感覚をいかにして生じさせるかという錯覚の探求といえる。

私たちが知覚している音の世界は、耳に入ってくる音そのものではないという。日常の環境で、安定して効率よく音を聞き取るための数々の巧妙な仕組みが聴覚に施されている。裏を返せば、「耳」だけでは音は聞こえないということである。耳は聴覚システムの入り口、その後に続く脳での膨大な情報処理が支えている。錯聴を詳しく分析すれば、脳での音の処理メカニズムについての手がかりが得られる。

2-4　視覚

2-4-1　意識で管理できない「見る」行為

地球が厚い雲に覆われていて光のない暗黒世界であった時代、視覚は必要がなかった。生物に目という臓器ができて、進化の過程で人間にも目が出来上がって、宇宙空間を飛んでいる光子を目で受け取り、その情報を解析して認識し、解釈出来るようになって、初めて世界が生まれた。世界があってそれを見るために目を発達させたのではなく、目が出来たから世界が世界として初めて意味を持ったとも考えられるのである。外の世界は目を通して第一視覚野に写し取られ、そのあと、色に反応する第四視覚野や動きを見る第五視覚野に信号が送られる。第五視覚野が壊れると動いているモノが見えなくなってしま

う。止まったボールは見えるけれどもボールが動くと見えなくなる。

視神経は視床の直前で枝分かれして、第一視覚野だけでなく「上丘」にも目で見た情報が運ばれる。上丘で見ているものは意識の上には現れない。上丘は原始的で、動物に大脳皮質がほとんどなかった頃は上丘でモノを見ていたのかもしれない。上丘は処理が原始的で単純だから判断が速くて正確である。

「見る」とは、二次元で網膜に映ったものを脳が三次元に再解釈する。だから、「見る」という行為は人間の意識ではコントロール出来なくなってしまっている。我々は脳の解釈から逃げることは出来ない。

「見る」とは受動的な行為である。目で見た情報は欠陥だらけであり、脳が無意識的に補完している。網膜の上には多くの毛細血管が走っているので、その部分は血管が邪魔で見えないはずである。それでも見えるのは、血管で見えていない陰の部分に周囲の情報を埋め込んでいるからである。色を感じる細胞は、網膜の中心付近に偏っている。実際は、視野の中心のごく狭い範囲しか色が見えていない。「見る」という行為はほとんど無意識の行為であり、目に入った光をどう解釈するかというのはあくまでも脳が非意図的に行っているのである。

2-4-2　錯覚と観光資源

騙し絵の中には「不可能図形」というものがある。「絵には描けるけれど、現実世界の立体としては作れない」というものである。この不可能図形は、頭の中だけに存在する架空の図形だと思われていた。でも、プログラムに見せてみたら、不可能図形の中には立体として作れるものがあるということが杉原厚吉（『不可能物体の数理』）により判明した。展開図を計算して、厚紙にそれをコピーして組み立ててみて、確認した。つまり、目で見た時に人間の脳が「この立体は作れない」と錯覚していた図形を、数学を使って可能性を探し出し、実際に立体化した。この脳の錯覚と、数学で導き出せる真実のギャップから、「なぜ人間は錯覚を起こすのか」を説明出来ると同時に「こんな立体を作れば、こんな錯覚が起きる」と予測が出来る。その予測を形にしたものが、立体錯視作品である。

この錯覚は進化の過程で発生している。この点では錯聴も同じであるが、人間が得る情報は視覚からのものが大半であり、知覚的補完として生じることもある（『音のイリュージョン　柏野牧夫』）。

生存のためには何でも正しく見え、聞こえていればよいわけではない。正確さが犠牲にされても、生存にとって十分な特性さえ間違えず、大雑把な構造的特性の情報が得られれば生き残っていけるからである。二次元の網膜画像に写る像が三次元に見えること自体が進化の過程で発生している。動物心理学者は動物も錯覚を起こしていると考えている。写真や絵画、テレビは物理的には平たんなものにもかかわらず、三次元の知覚が成立すること自体が錯覚である。逆にその進化の産物をこれからは意図的に人流資源として活用する時代が到来するのであろう。

観光対象は人間の認識が作り出すものという理解に立てば、視覚等を効率的に活用した観光資源や街づくりが可能であるということが理解されやすい。現在は、久米島等全国各地で偶然に形成された「おばけ坂」が観光資源化されている。しかし今後は、高層ビルが林立する都市景観でも錯覚メカニズムを織り込んだ「都市錯視」が人工的に生み出される可能性がある。

2-5　温覚

環境温度の感知は生存にとって重要機能である。1997年にラット感覚神経から哺乳類で初めて温度で活性化されるセンサー分子としてTRPV１が発見された。温度感受性TRPチャンネルの構造が原子レベルで明らかにされてきたが、未だに温度がどのようにしてチャンネル開口をもたらすかは明らかでなく、細胞膜脂質の関与が示唆されている。TRPV１は四十三度という私たちの身体に痛みをもたらす熱という物理刺激のみならずカプサイシンを含む辛み物質（化学刺激物質）で活性化され、それらの刺激に相

乗作用がある。暑くて辛い物をより辛く感じる。体温変化は起こらず感覚神経をだますようにして、温度感覚をもたらす。温かいと甘みが増す現象や体温が高いと免疫機能が維持される現象等に関わっている。現在の脊椎動物の温度感受性TRPチャンネルの基本的なレパートリーは脊椎動物の初期の時点で既に備わっていた。温度を化学シグナルとは異なる「温度シグナル」として捉える考え方が提唱され「温度生物学」（『学士会会報2019年Ⅱ　富永真琴』）は生物学研究の一つの大きな方向である。

2-6　感覚と意識と言語

人は「感覚」により「意識」を持つようになった。そして「意識」が成立するには自己言及つまり、記憶・時間という言語概念を必要とする。「自己意識」とは、錯覚であり実体はない。また「意識」とは言語による偽りの実体を創り出すメカニズムである。そして、錯覚であることを隠蔽せざるを得ないため「意識」は解かりにくくなるのである。

時間も人間的感覚から発生しているから錯覚が起きる。ニュートン力学では、過去から未来に向かって一様に流れる絶対的な時間を考える。これに対して、時間順序の逆転が起きるのは、目が見えることの代償として発生したのである。皮膚受容器からの信号や網膜の視細胞からの信号を、手や目の動きを考慮に入れて「視覚空間」に統合するための代償として、時間の流れが逆転したのである。

そもそも時間を知覚する感覚器官が人間には備わっていないとされている。それどころか、量子力学をつき詰めてゆくと、時間は実在しないことになる。

3　個性豊かな脳の不思議

3-1　後天的な脳地図

脳のどの部位がどんな役割を担うかは後天的であり、脳地図は脳ではなく体が決める。従って脳は個性豊かであり、脳地図を見れば誰の脳であるかが分かる。脳は、入ってくる情報に応じてダイナミックかつ臨機応変に進化する。事故で手を失うと、失われた手に対応していた脳部分はどんどん退化していく。人間にはたまたま十本しか指がないが、脳にはもっとポテンシャルがある。もし、指が六本あれば脳には六本用の脳地図が出来る。人間の体という性能の悪い乗り物に、高性能の脳が乗っかっているともいえる。脳そのものよりも、脳が乗る体の構造とその周囲の環境が重要なのである。

人間は喉に対応する大脳皮質の部分が広い表面積を占めていて、効率よく言葉を操れるように発達した。イルカやクジラもすごい脳を持っているが、手も指もないため、つまり、体がヒトほど優れていないためにイルカ等の脳は十分に使い込まれていないと理解すれば、動物愛護の思想も変化するに違いない。

数字に色を感じる人がいる。通常はつながらない異なる機能を持つ脳の領域がつながることにより、珍しくて奇妙な相互作用が起きるのである。この共感覚の中でも、音楽や音を聞いて色を感じる知覚は色聴といわれる。絶対音感を持つ人には色聴の人がいる割合が高い。色に形や音が聴こえる感覚を音視という。人工的に共感覚が生み出せれば、新しい観光資源に開発につながる。

3-2　共感覚とサバン

サバンと呼ばれる人たちの脳の構造は、通常の人たちと異なっていることまでは分かっているが、なぜなのかはまだ解明されていない。四則演算や平方根の計算を理解していないと思われるサバンの人が、素数の同定や因数への分解を素早く行う事実があり、その不思議さは解明されていない。

数という抽象的な概念の記号である数字について、情緒的な感動のような別次元の感覚を伴うことを

共感覚といい、これはサバンの特異な能力の重要な要因の一つと推測されている。

あるサバンは、一万までの数字は全て個性的で、色や形や肌合い、動き、香り、情緒的な音程等を持っていて、この数が組み合わされる計算は、頭の中で色や形や肌合いが集合し融合して、頭の中に新しい形や色となって現れ、それが答なのだと説明している。数は多彩で豊かな意味を持っているため、九十九ペニーと書かれた値札のように自分の美意識に合わない数と状況にはいたたまれなくなる。

言葉を色等で理解することは数と共通しており、幼児期に言葉の意味がしっくりと分からない時に、数に置き換えてみるとよく理解出来るようになったそうである。母国語であるか否かを問わず言葉が色等で認識されることは、サバンが短時間で外国語を習得し、十カ国語を話せることと関係しているだろうと、あるサバン自身が述べている。そして、自閉症の双子が素数をやりとりして会話していたことが理解出来るのである。

４　感情　～観光資源を評価するもの～

４-１　感情の普遍性

美しいと感じる感覚は、脳内での一種の生物学的反応に基づくようである。脳は環境の中の複雑な現象を、一定の秩序に当てはめ整理することにより思考のコストを節約している。松本武彦は「この体制化の快感という現象を前提として、その秩序を破る少しの崩れやあと一歩で秩序が完成するというわずかな未完成にも、ひきつけられるから複雑」（『進化考古学の大冒険』）という。

感情は余分なものではなく、進化の過程で発生している。不快な感情に関わる偏桃体を中心とする神経回路と、快い感情に関わる側坐核を中心とする神経回路が主な役割を担っている。感情の分類法はまだ定見はないが、文化圏を超えて普遍的なものと考えられ、地域差があるものでもない。脳科学研究者は人間以外の動物にも感情は存在すると考えているから、種を超えて普遍的なものである。

生命が依存している無数の身体機能を、脳が調整している。そのため、さまざまな身体のシステムの状態が刻一刻と表象されるマップを持っている。調整作用の成功は、この大量のマッピングにかかっている。命の管理に脳が関与することの副産物として感情が発生したと考えられるのである。

驚きは意識のある動物に見られる現象である。驚きによって痛みが抑制される。驚きによる運動停止期間の間、自分の置かれた状況を把握し身体に迫る危険の有無を判断する。状況判断に必要な感覚情報だけを抽出するため、不要な感覚信号は抑制される。個体の生き残りに関係した感覚情報が優先され、痛感信号が抑制されるという仮説が成り立つのである。

恐怖という感情を生み出すのは扁桃体である。ただし、扁桃体自体に感情はない。扁桃体が活動して、その情報が大脳皮質に伝えられると、そこで初めて「こわい」という感情が生まれる。通説に従えば、動物は「こわいから逃げる」のではなく「こわい」かどうかとは無関係に扁桃体が活動したから逃げているだけであるということになるが、近年は動物の思考と感情の科学研究も進んできているから分からない。扁桃体がなくなって「こわい」という感情が消えると本能がむき出しになる。ということは、「理性」は扁桃体によって形成されたとも解釈出来る。動物には「本能」という欲求が先ずあって、それを「恐怖」によってがんじがらめにした状態が「理性」と考えられる。

感情は、言語習得前の幼児期を生き抜くための重要な役割である。「鳥肌が立つ」「身の毛がよだつ」といった直感的な皮膚感覚は対人関係のアンテナとしても働いている。

4-2　情動と感情

進化は脳装置を情動（affect）と感情に分けて組み立てている。第一の装置である「情動」は、命に良・悪の状況に対し、創造的ではなく効率的に反応する。第二の装置である「感情」は、注意と記憶に長く作用することにより情動の影響を引き伸ばしている。最近の研究では情動と感情には通常二秒から二十秒のタイムラグがあることが分かっている。情動が先にあり、感情が後である。性欲と愛情はホルモンの研究で別のものと判明しているから、好きだからそばに寄るのではなく、そばに寄ってから好きになるのである。意識で思っていることとは違うのである。

感情は観光客に移動という行動を起こさせる。言葉を換えれば刺激であり、規範を超えて存在するから、暴力や風俗が優先してしまうことがある。感情は命を守るため生まれているから、極限状態では仕方がないのかもしれない。意識により制限するには限界がある。観光行動研究者にとって、脳の研究動向は見逃せないものなのである。

5　意識と無意識

5-1　意識の発生　～心の他者起源説～

人類の意識の発生を心の他者起源説は進化論的に説明する。①最初は他人に心があると仮定して他人の行動を上手く予測することが適応的になった。②次に他人の心を予測するシステムをミラーニューロンで照り返し流用することで自分の心を予測するになったのではないか。③自分の心は他者の心を仮定する能力の副産物として出来た。

ミラーニューロンは、霊長類等の高等動物の脳内で、他の個体の行動を見て、まるで自分自身が同じ行動を取っているかのように、鏡のような反応をする神経細胞であることから名付けられた。1996年に発見された。他者の行為をまるで脳内にある鏡に映すように再現する働きに関係している。自分でコップに手を伸ばした時に活動するだけでなく、他者がコップに手を伸ばすのを見ただけでも活動する。サル等にもある共感という現象も、このミラーニューロンによるものである。すなわち、他人に心があると仮定する能力の副産物として自分の心が出来たという「心の他者起源説」になるのである。

5-2　意識と無意識の関係

5-2-1　受動意識仮説

触覚はプリミティブな感覚である。アメーバでもつつけば反応する。自己意識は深遠な存在と見なされているが、結局は触覚と同じように情報を処理している。触覚や視覚は外部情報をフィードバックしているが、思考も、記憶から読み出した情報を頭の中でフィードバックしている。外部か内部かの違いがあるだけで、同じような回路ととらえられる。そう考えたのが受動意識仮説の始まりである。

プロの投手が投げたボールは飛んでくるのを意識してから打っていては対応できない。ところがプロの打者の意識では、ボールがどう変化し自分がどう対応したか克明に覚えている。しかし実際にはそんな短い時間での意志判断など不可能である。問題は意識が形成される過程である。本来は自分が反応出来ないような短い時間に起きた出来事に関して、あたかも自分がその短い時間の間に合理的な判断をしたかのような錯覚を覚える。ということは、実は意識が意思決定しているのではなく、全ての意思決定は意識以前の無意識下で行われていて、意識は完全に受動的に過去になされた意思決定を合理的なものとして要約する役割しか持っていないのではないか、意識が意思決定をしているというのは全て幻想だったのではないかと考えるようになった。これが受動意識仮説である。

受動意識仮説は実験からも実証された。人が指を動かそうとするとき、脳の中の「動かそう」と意図する働きを担う部分と、筋肉を動かそうと指令する運動神経が、どんなタイミングで活動するかを計測した実験結果は意外だった。筋肉を動かすための運動神経の指令は、心が「動かそう」と意図する脳活動よりも先であった。常識的に考えると、先ず人の心の「意識」が「動かそう」と決断し、それに従って体が動くと予想されるが結果は逆であった。

我々に「見える」という時間的秩序は、我々が知覚内容を外部の物理的実在の一様な前向きの時間進行に関連付けて理解するために、我々が押し付けたものということになる。意識を考えるとき、時間に対して通常の物理的法則を適用するのは実は大きな誤りを犯しているのである。意識は、とにかく時間がそれに従って「流れる」必要のあるものとして我々が知っている一つの現象ということなのである。

５-２-２　意志の誕生とその上流にある無意識

意志とは何なのであろう。神経線維の上に、タンパク質を通す穴が開いていて、普段は閉じている。それが一瞬開くと、電気信号が通る。最初にタンパク質の形を変化させたものがあり、次に連鎖反応を起こす。その最初に変化させたものを意志としている。しかし、その意志のほとんどは、無意識の部分で決めている。その無意識の、たんぱく質を変化させたのは何なのか不明であり、念力で動かしているのと似ている。電気信号が意味を持つものに変化するメカニズムの解明が脳科学の課題なのであり、一元論と二元論の分岐点でもある。

クオリアは、脳の活動を決めているのではなく、脳の活動の副産物にほかならない。ボタンを押そうというクオリアが生まれて体が動くのではなく、先ずは無意識で神経が活動する。手で持ち上げるのは、運動神経が反応してそれが電気信号になって走り、筋肉が収縮して上がる。その運動神経の最初のところを動かしたのは無意識の部分である。運動神経の上流だが、その源流をたどっていくと消えていく。

従って石田幹人は「心の自覚する部分は意識であり、私たちは意識的な人間として生きていると思いこみがち。ところが、実際のところ心を支えているのは意識ではなく、主に無意識」とする。「無意識には生活の知恵を生み出す貴重な仕組みが備わっている。無意識が世界に広がり大量の情報を感知している」とするのである（『人間とはどういう生物か』）。

この議論はデカルトの心体二元論にまでさかのぼる議論である。観光行動論で考えれば、観光客の脳波から得られたデータと当該観光行動に関連性があるのかは収集分析してみないと分からないということになる。同時に心を自己申告してもらい分析することにより、関係性の有無は解明出来る可能性はある。少なくともマーケティング技術の向上には有益である。もちろん観光資源開発にも有益である。

直感は訓練により身に付けるしかない。厖大な計算を、正確に行って何十という腕や指の筋肉を連動させないと、コップはつかめないのに、なにも考えなくても、コップをうまくつかめる。直感はそれと同じで、その人の「無意識の経験の積み重ね」が生むものである。観光学でも法律論（注）でも、「意識」「心」を特別扱いし過ぎている。むしろ、意識や心は飾りにしか過ぎず、それよりはるかに広大な「無意識の世界」を一人ひとりが持ち、それはけっこう賢くていろんなことを、きちんと正確に出来る。マウスだと本能を司る皮質下の部分がかなり強力に働いていて、大脳皮質をコントロールしているのであろう。鼠の脳に電極を刺して、鼠をラジコンにすることが出来る。観光客に限らず人間の行動も予測が出来るということになる。

（注）国民にわかりやすい民法を実現するため、2020年４月より施行された改正民法では、意思能力について「法律行為の当事者が意思表示をした時に意思能力を有しなかったときは、その法律行為は、無効とする。」（改正民法３条の２）と規定する。刑法も通常の思考能力がある人間が自由意志を持つことは自明であるという想定に基づいている。言い換えれば、刑法は自由意志という単なる仮説に依存しているわけで、自由意志が完全に否定された場合は刑法理論が根本的に崩壊してしまうという非常に危うい状況にあると言える。来栖三郎はこれを『法とフィクション』

で言いたかったのであろう。

6　一元論と二元論

6-1　統合情報理論と意識一元論

統合情報理論とは「脳などのシステムが処理する情報の豊富さと統合性によって、意識の発生を説明しようとする」理論であり（『意識はいつ生まれるのか――脳の謎に挑む統合情報理論　ジュリオ・トノーニ、マルチェッロ・マッスィミーニ著　花本知子訳』）、主観的な意識の量は数学的に表現出来るとする。意識は脳の特定の分野に存在するのではなく、脳の情報と情報のつながりが作るネットワークによって生み出されているとする。

深層学習に期待を寄せAIもこの統合情報理論の発想と共通する。脳を構成する神経細胞は、電気信号を発して情報をやりとりしている。脳全体で約八百六十億個ある神経細胞同士はシナプスでつながり合い、複雑な神経回路を形成している。この神経細胞の電気信号のやりとりをヒトの脳全体の規模でシミュレーションすることは、現在の最高性能のスーパーコンピュータを用いても不可能であるが、無駄な送受信を削減する新たなアルゴリズムによってメモリの省力化を実現する可能性に期待しているのである。

統合情報理論は「視床-皮質系」という物質が「意識」を生むと考える「物質一元論」を前提とする。しかし「意識」が視床-皮質系という物質を生んだと考える「意識一元論」も可能である（『皇帝の新しい心　ロジャーペンローズ著　林一訳』）。「物質一元論」の立場では、「意識」が生まれたのは偶然だと考えるから、「意識」を生む必然的な設計指針はない。しかし「意識一元論」の立場に立てば、「意識」を生命体に与えるための必然的な設計指針が得られることになる。その設計指針は神により授けられると考えればそこに宗教が生まれる。

6-2　意識を持つロボットの出現とホスピタリティ論

フロントでロボットが出迎えるホテルがある。このロボットに心を与えるには、心が脳によって決定されると仮定するならば、人間の脳の仕組みを完全に理解しないと出来ない。

パブロフの実験で有名な連合学習等の能力を使えば、一つの記号と一つの対象の結びつきを学習することは動物でも出来る。下等な動物ほど記憶が正確であり、つまり融通がきかず、一回覚えた記憶はなかなか消えない。

周りの環境は動物にその意味を与える。与えるという意味からアフォーダンスというが、アフォーダンスに対して活動する神経細胞であるカノニカル・ニューロンも発見されている。アフォーダンスには記号操作は必ずしも必要ではない。他人の身体と自分が相互作用する物体のそれぞれを認知するシステムが備わっているのである。優秀なロボットにはこのカノニカル・ニューロンが必要である。

我々は通常六万の語彙を持っている。この膨大な数の単語をお互いの関係まで含めて、ほとんど他の人から教わることもなしに心内辞書を作成してしまう。「嫌い嫌いも好きのうち」と理解するのは奇跡的な出来事であるから、永遠かはともかく当分の間、すべてをロボットに奪われることはない。自律性を持った意識あるロボットは創造出来ないにしても、人知に迫るロボットは進化し続けるであろうから、ホスピタリティ論も進化するのであろう。

7　人流・観光学研究の将来

人を移動させる力の研究は脳の働きの研究であり、脳科学に収斂出来るのであれば、観光概念も人流概念に収斂する。人を移動させる状態と移動させない状態に判別されるのであろう。そこでは移動概念も検証が必要となる。その総合体としての人を移動させる「力」により行動する人がいわゆる「観光」客であり、当該行動を「観光行動」という同義反復がここでも発生する。実は現在でも、観光資源を論じることと観光行動を論じることに本質的な違いがないことに賢明な読者は気が付いているであろう。

7-1　マズローの欲求五段階説と人の移動

ヒトの移動の欲求をマズローの欲求五段階になぞらえ分類すると、第一段階の移動の欲求は、生理的ニーズのための移動である「収穫・狩猟・通勤」、第二段階は安全確保のための「避難・通院・湯治」、第三段階は社会的ニーズのための「巡礼・帰省」、第四段階は自己尊重のための「コンベンション・物見遊山」、第五段階は自己実現のための「国の光を見る」ということになる。

マズローの欲求五段階説について「科学的根拠はない」（『虚妄の成果主義　高橋信夫』P.165）と結論が出され、更には理論枠組みに関する批判のみならず実証に関する批判も紹介されているにもかかわらず、マーケティングにおいて大きな影響力を持ち続けた理由として、マズロー理論と顧客志向を重視するマーケティング・コンセプトに親和性があったからとされる（「マズローの欲求階層理論とマーケティング・コンセプト　松井剛」一橋論叢126（５）P.495-510）。観光は個人差のある自己決定行為である点で「人が働く理由を知っていますか」が「人が移動（観光）する理由を知っていますか」に近づくことになる。働き方と遊び方が同義に近づくのである。

7-2　人流･観光行動論に求められる発想

先見性ある世界の投資家は脳・神経科学に巨額の資金を投じ、脳の可視化が間違いなく進んでゆく。心身二元論、物質一元論、意識一元論といった議論に決着がつかなくても、観光学研究も構造改革を迫られる。人を移動させる力の研究は脳の働きの研究であり、人流・観光学は脳科学に収斂されてゆくであろう。

知能と生命は別である。知能には目的を与えなければならない。目的の善悪の判断は難しいが人間が与えるものである。生命は目的を持っている。進化の過程で生き残ったものである。観光事業が知能の産物とすれば、観光政策は生命の産物であり、人間が決めなければならないものである。

生物が複雑な情報を次世代に正確に伝える手段は、もともと遺伝子しかなかったと考えられている（最近の研究では異説も出てきているが）。ところが、世代間の情報伝達の別の手段として、ヒトでは社会学習の能力が高度に発達している。社会学習とは、模倣などによって他者から学ぶことを意味し、文化を支えている能力の一つである。

7-3　観光資源反応譜

ドーキンスが『利己的遺伝子　日高敏隆他訳』を提唱した。社会現象の進化のプロセスを遺伝子の視点で考えることによって、進化が分かりやすくなるということである。利己的遺伝子と呼ぶのは、進化が人間の幸福のためではなく、遺伝子がいかに自己複製を増やすか、を巡って進行しているように見えるからである。

金子邦彦東京大学教授等が音楽に関する実証的研究が行っている。新曲が人気を集めるには、新奇性

がありながら既存音楽の伝統とも結び付いていなければならないという仮説を立てた。音程が三全音離れた二つの音を同時に出す三全音は、響きの悪い不快な音程と考えられている。七十六人の作曲家による9,996曲の再現可能な音譜をもとに、これらの単位がどれだけ頻繁に起こり、数世紀を経る中でどれほど広まったかという進化の数学的法則を探った。その結果1500年から1900年の間に、三全音の現れる頻度（確率）の平均と標準偏差は増加の一途をたどったことを発見した。十六世紀に作曲された曲には稀にしか登場しないが、時代を経るにつれて一般的になる。稀な音楽的事象の広まりが、伝播の一般的なメカニズムによるものか、個々の作曲家の独特な行動による結果なのかを見分けられる進化の数学的モデルを作成した。その結果、三全音の使用頻度の増加の様子が、伝播の原則となる「ベータ分布」と呼ばれる統計的法則に正確に従うことを発見した。音楽文化の動向が、統計的な進化則として定式化出来ることを発見したのである。

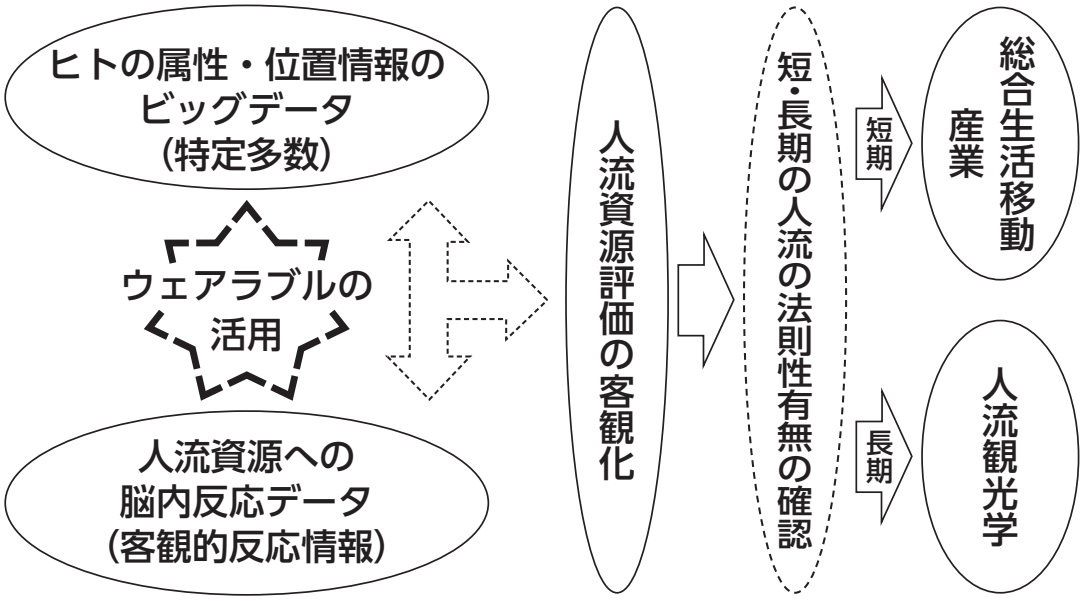
この手法は更に一般化して、聴覚メカニズムと文化の関係の科学的解明にも活用出来る。既に、心地良い音、音楽あるいは耳障りな音の分析は進展している。聴覚情報と脳内反応の更に普遍的な分析が期待出来る。

この手法は文化的進化が文化様式の伝播と選択の一般的なメカニズムを通じて起こることを示す研究に使える可能性を秘めている。現段階では複数の感覚情報による脳内反応分析にまでは応用出来るものではないが、今後の感性情報研究の進展如何では、発展が期待出来る。

当然のことながら、観光客の満足度分析にも応用出来る。観光学研究においては、先ず観光情報資源に対する脳内反応を非言語情報として把握出来る手法を開発する必要がある。音譜に相当するものが必要なのである。その次に、その「観光資源反応譜」をもとに、ウェアラブル・デバイス等を活用して、有意なデータの収集を行う必要がある。そのうえで収集されたビッグデータの分析研究が進めば、人流の法則性の存在の有無が確認できるかもしれない（図６-３）。

既に観客の脳波をリアルタイムに想定し、その結果を反映させてあらすじを変える映画が公開された。映画ではここまで来ている。観光学研究者の仕事はまだまだある。

図６-３　人流の法則性の有無の確認



著者略歴

1972年東京大学法学部卒業　同年運輸省（現国土交通省）入省
大臣官房、総合政策局、国際運輸観光局、自動車局、鉄道局、
海上交通局、航空局、国土庁、気象庁、JR東日本等を経て、
定期航空協会理事長、日本観光協会理事長、NEC顧問、JTB顧問、
高崎経済大学教授、加賀市長等を歴任
人流・観光研究所長
NPO法人ジャパンナウ観光情報協会理事長　観光学博士（2007年　立教大学）

著　　書

経済構造改革と物流（白桃書房　1997年）
新世紀交通課題（ぎょうせい　1999年）
モバイル交通革命（東京交通新聞社　2001年）
観光政策制度入門（ぎょうせい　2006年）
観光政策学（立教大学博士論文　イプシロン企画出版　2007年）
観光政策論（日本観光研究学会発行「観光学全集」第９巻　編集　2009年）
ユビキタス時代の人流（システムオリジン　2009年）
観光・人流政策風土記（システムオリジン　2010年）
観光学博士の市長実践記（システムオリジン　2012年）
観光・人流概論（システムオリジン　2014年）