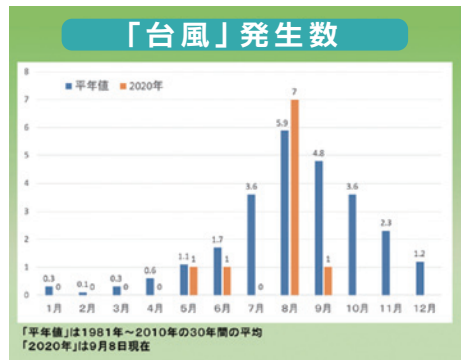


9月1日に発生した台風10号は大型で非常に強い勢力で沖縄や九州に接近しました。大雨や暴風によって、土砂災害や家屋の倒壊、大規模な停電が起きるなど大きな被害がありました。毎年のように台風による被害が起きますが、台風の発生が多い月はいつだと思いますか？ 今年だと8月、9月、さらに7月と10月の順で多くなっています。今年5月と6月に1個ずつ発生しましたが、7月は統計の残る1951年以降初めて、台風の発生がありませんでした。しかし8月は今年と同程度の発生数になっています。これまでも7月までに台風の発生が少なく

も8月以降は今年と同じくらい発生することが多くありましたので、今年も油断は禁物です。しばらくは台風のシーズンが続きます。台風が近づいている時は、最新の情報をチェックするのはもちろん、避難経路や防災グッズの確認しておくなどの平時の備えが大切になります。 <https://tenki.jp/> 日本気象協会 牧 良幸



|    |      |  |
|----|------|--|
| 役員 | 特別顧問 | 丹羽 晟 (元理事長、日本空港ビルデング顧問) 本保 芳明 (初代観光庁長官) 大島 慎子 (国立大学法人筑波技術大学監事)   |
|    | 理事長  | 寺前秀一 (人流観光研究所長) 副理事長 岡村 進 (元小田急トラベル社長)   |
| 役員 | 事務局長 | 杉 行夫 (理事) 事務局次長 堤 るり (理事)  |
|    | 支部長  | 魚住隆彰 (北陸:元北陸鉄道相談役) 長尾 亜夫 (九州:西日本鉄道相談役)   |
| 役員 | 理事   | 須田 寛 (東海旅客鉄道相談役) 分家 静男 (元射水市長) 阿部和義 (経済ジャーナリスト) 山田早苗 (元近畿日本ツーリスト)  |
|    |      | 近藤節夫 (日本ペンクラブ前理事) 長尾 亜夫 (西日本鉄道相談役) 北村 嵩 (元JTB取締役) 澤田利彦 (松蔭大学 学長補佐)   |
| 役員 |      | 今井 智康 (ケーアンドケーロッド(株)代表取締役) 望月義人 (筑波学院大学学長) 大西啓義 (アクティブビジネス(株)代表取締役)  |
|    |      | 高橋俊朗 (元(株)小田急レストランシステム取締役社長) 辛島保馬 (元JTB国会担当、佐藤和弘公認会計事務所相談役)  |
| 役員 |      | 田阪友隆 (元NHKインターナショナル専務理事) 片山裕司 (花園神社宮司) 杏掛博光 (元旅行読売編集長)   |
|    | 団体会員 | アイエスカンパニー 一般財団法人NHKインターナショナル 株式会社えんれいしゃ 小田急電鉄株式会社 関西電力株式会社 九州旅客鉄道株式会社 社団法人くらしのリサーチセンター 株式会社グリーンキャブ 株式会社サマンサタバサジャパンリミテッド 三普旅行社有限公司 四国旅客鉄道株式会社 新菱冷熱工業株式会社 住友電設株式会社 セントラルリーシングシステム株式会社 大成建設株式会社 大成設備株式会社 大成有楽不動産株式会社 株式会社丹青社 第一交通産業株式会社 株式会社ダイエーコンサルタンツ 中国電力株式会社 一般社団法人中央日本総合観光機構 東海旅客鉄道株式会社 東急建設株式会社 東急電鉄株式会社 財団法人東京観光財団 西日本鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社 公益社団法人日本観光振興協会中部支部 日本空港ビルデング株式会社 専門学校日本ホテルスクール 羽田旅客サービス株式会社 株式会社パロックジャパンリミテッド 広島電鉄株式会社 福岡国際空港株式会社 北海道空港株式会社 株式会社ホテル小田急 ホテルメトロポリタン マイナミホールディングス株式会社 モバイルクリエイティブ株式会社 株式会社まるまんフィオーレ 三菱電機株式会社 |

**編集後記:** 総務省の発表によると8月の消費者物価指数は3カ月ぶりに前年水準を下回り前年同月より0.4%低い101.3となり、下落幅は16年11月以来の大きさとなった。主な引き下げ要因は宿泊料を割引く観光支援策「Go To トラベル」で、宿泊料は前年同月より32.0%下落。総務省の試算では「Go To」の影響は24.9%にのぼるといふ▼観光庁は、4～6月の国内旅行消費額は前年同期比83.3%減の1兆40億円(速報値)であったと発表した。のべ旅行者数は同77.4%減の3714万人でいずれも調査を始めた2010年以来、最少だった。コロナ感染が広がり始めた2月頃から国内旅行は減り始め、1～3月期の消費額は同21.7%減の3兆2972億円だったが、4～6月期は緊急事態宣言の発令で移動の自粛が求められ大きく落ち込んだ▼経済復興の目玉として政府が掲げたのが観光支援策「Go To トラベル」キャンペーンは出足で躓いて様々な批判にさらされた。閣議決定で8月中旬開始予定だったが、夏休みシーズンの需要喚起を狙って、急遽7月22日開始と前倒ししたが現場への通達が不十分で混乱を招いた。又、発表前後から東京都の感染者数が急増したため東京都民と都内への旅行をこのキャンペーンの対象外にすることになり、制度の公平性に対する批判も出た▼観光庁によると「Go To トラベル」の利用者は9月3日までの1カ月強で延べ781万人であり、昨年8月の国内旅行の1割強に過ぎない。多くの観光関連産業は存亡の危機に瀕している。各地のホテル、旅館、民泊、鉄道や航空、バス、タクシーなどの輸送機関。観光施設、レストラン、土産店などが倒産の危機に直面し、経営難に陥っている。観光産業は裾野が広い。デパート、量販店などの小売、流通業界、宿泊施設に食材や消耗品を納入している業者なども苦戦を強いられている。だからこそ「Go To トラベル」の成功は観光業界全体には不可欠である▼経済活動と感染防止のバランスをいかに保つか、政府は難しい問題に直面している。キャンペーンによって感染が拡大すれば、再び感染地域が対象から除外される事態を招く。制限の緩和により、再び感染が拡大する事態を避けるには、観光客を受け入れる施設が感染対策を万全にすることが肝心である▼スペイン、フランス、イギリスなどヨーロッパの国々では、緩和策の結果、最近再び感染者数が増加し、外出制限を再開する国も出始めている。日本でも同様の事態が発生すると「第2派」の発生の警戒感から、客足は戻らず観光復興が見通せなくなる可能性もある。人々が元のように安心して自由に移動できる様、新政府には早急に、徹底した感染対策を重点的に実施するよう望みたい▼現在実行中の「Go To トラベル」では、割引額が大きく、お得感がある高級施設の人気が高く、恩恵を受けている反面、大衆的な施設ではキャンペーンに登録したにも関わらず余り恩恵を受けていないという。多くの一般的な観光施設にも、広く恩恵が行きわたるような工夫が今求められている。(北村)

特定非営利活動法人 (NPO) **JAPAN NOW** 観光情報協会

東京都新宿区西新宿 2-7-1 小田急第一生命ビル5F55  
〒160-0023  
電話 03(5989)0902  
FAX 03(5989)0903  
E-mail info@japannow.org  
<https://www.japannow.org/>

発行人: 寺前 秀一  
編集長: 北村 嵩  
発行部数: 3,000部  
主な配布先: 会員、中央官庁、地方自治体、民間企業、マスコミなど

NPO法人 **JAPAN NOW** 人と都市・観光の地球時代を市民が支える **観光情報協会**  
Non-Profit Organization JAPAN NOW Tourism Information Association.  
東京都知事が認証した「都市・環境・観光 NPO」が発信する隔月刊情報誌

第133号 発行日 2020年 9月30日

**CONTENTS**

- P1- インバウンド復興に考える / 行政の話題
- P2- 鉄道車両は生きた文化財① / COLUMN
- P3- 続ルーズベルトの責任
- P4- 地域と観光「愛媛県 道後」/ NEW SPOT②
- P5- アンテナショップめぐり⑩ / 淡路島洲本
- P6- GoToキャンペーンと国内観光 / アメリカこぼれ話⑥
- P7- コロナ禍の今やることは / 観光立国セミナー
- P8- 気象と天気の話 / 編集後記

赤城山頂上付近に位置する寛満淵。標高1,360m周囲800m程の中・高層小湿原。湿生植物と高山植物の宝庫故に「小さな尾瀬」「小尾瀬」とも。10月秋の紅葉が見所。

インバウンドポストコロナ復興対策 **インバウンド「復興」に考える**

JR東海 相談役 須田 寛

政府の「外国人旅行者目標人数」は2020年(今年)約4000万人であった。(20年のオリンピック東京大会の開催も前提として)2018年には3000万人の大台を越え、その実現が現実視されたが、コロナウイルス感染症の世界的な蔓延が始まり、国際観光は事実上の凍結状態に陥った。日本でも2020年春以降外国人客の来訪は急減、オリンピックも1年延期が決まりインバウンド復活のメドが立たない状態にさらされている。しかし明年のオリンピックの日程が発表され感染症収束後は速かにインバウンドの復活復興を期さなければならないと考えられる。これまでの反省からポストコロナのインバウンドはコロナ流行前の延長線上のものでなく、新しい観光手法にもてなしのこころのこもったもの即ちこれまでとは一味違ったものとしなければならないと思う。そのためには公的機関の支援努力も期待しつつ、一般市民参加型のキメ細かいインバウンドへの努力が求められる。即ち一般市民が果たす役割が大きく期待される「草の根運動」的な努力がその出発点になる。その際市民の果たすべき役割とその目標はふたつ。①「受入体制の充実」と②「セールス(誘致活動)の充実」となろう。

「受入体制の充実強化」についてまず考えたい。アンケート等から外国人客が日本での観光に求めているのは「日本人の生活にふれたい」ということであった。フジヤマゲイシャ的な観光は望まれていない。従ってホームステイや住民による民泊等がニーズに適合すると考えられる。そこでホームステイの受入希望者を募り登録し、これを検索する情報システム(予約決済まで)も必要だ。そしてそこに求められているものはいわば「普段着の観光」である。市民生活そのものが生きた観光対象だからである。

次に「誘致活動」を考えたい、海外に支店取引先等をもつ会社が多い、この海外支店等での人間関係を活用。さりげなく現地の人に日本のよさを説明、日本への観光をよびかける口コミ作戦を期待したい。この努力をバラバラでなく地域の観光団体等が集約調整し、助言しつつ進める必要がある。収束後のイン

バウンドは世界各国(アジアだけでなく欧州・中南米・オセアニア・アフリカ等)から万遍なく訪日を求めたいと思う。文字通り「世界の国から今日は・・・」の現代版を地域毎に実現させたい。公的機関はこのような市民(個人)のインバウンドへの努力を把握集約のうえ、全国的なインバウンド促進活動に昇華させるよう組織化に努めるべきものと思う。

ポストコロナのインバウンドはこのような市民ひとりひとりのささやかな努力が国をあげての活動までに広げられるかどうかにかかっているのではなからうか。(注)ポストコロナは難しい。ウイルスの絶滅が難しいからであろう。そこでウイズコロナ(コロナとの共棲)が必要との声もある。しかし、ウイルスとの共棲での観光は持続しないと思う。一日も早く、ポストコロナの時期が来るよう期待し努力したいと思う。

8月の訪日外客数は前年同月比で99.7%減の8700人!

11カ月連続で前年同月を下回る!

JNTO(日本政府観光局)の発表によると、2020年8月の訪日外客数は、前年同月比99.7%減の8,700人で、昨年8月の約252万人を大幅に下回り、11カ月連続で前年同月を下回った。9割超の落ち込みは6カ月連続である。比較可能な1964年以降で過去最小を記録した5月1,663人、続く6月2,565人7月3,800人からはわずかず増えた。ビジネス目的の入国が増えたとみられる。8月までの累計は395万9千人、累計でマイナス82.1%となり、昨年同月までの累計2,214万人を大きく下回った。新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行拡大により、日本において検疫強化、査証の無効化等の措置が引き続き取られていること、又、欧州を中心に出国制限が解除されている国があるものの多くの国で引き続き海外渡航制限や外出禁止措置がとられていること等が、22市場全てで訪日外客数が5カ月連続でほぼゼロに近い数字となる要因となった。国別では、中国は1,600人、ベトナム1,100人、韓国、米国が各700人とどまり、その他の国々では台湾、タイが400人で、あとは数十人位で、十人未満の国も多かった。尚、日本からの出国者数は、同98.2%減の3万7千人。ビジネス目的の出国が多少増えたとみられる。



## 鉄道車両は生きた「文化財」①

JR 東海 相談役 須田 寛

日本の鉄道は 1872 年(明治 5 年)に東京(新橋)横浜間で開業しました。創業時には同区間を約 40 分で走行しましたが、当時としては驚異的スピードで乗客も遂増、開業初年から益金を計上する好成績をおさめたと伝えられています。

明治開国直後の日本には鉄道を独力で建設できる技術力は有りませんでした。そこで全面的に鉄道創始国のイギリスの指導を受け開業時の機関士(運転士)はイギリス人だったとのことです。しかしイギリスはじめ海外諸国に学びつつ当時の鉄道関係者が技術力の向上に努め、今では世界最高水準の鉄道技術をもつ国となり、近代化車両を欧米諸国に輸出するところまで発展しました。

開業時 10 両の機関車と、50 両の客車(貨物営業は開業翌年から)でスタートしました。日本の鉄道車両は、今日では 5 万数千両の車両(主に電車)が走っています。車両は人々の交流を支えることで国の経済文化の発展に寄与してきました。文化の創成発展は人々の交流にその源泉があることを考える時、人々の交流を支えてきた又発展させてきた鉄道車両は「文化発展」への貢献という面からみても、また車両自体が技術の集積という点からも「文化財」と考えられます。また、車両は「人」と「ところ」を運ぶものでありますから市民の日常生活の基盤を構築することから文化の基盤である国の社会経済を支えるものでもあります。一方車両は技術進歩に応じて、また乗客の志向変化にきめ細かく対応することが営業上から要請されます。このような要請に対応するため、車両の取換えが急速に進ん

でいます。鉄道各社は取替えられた旧車を保存する場所経費の制約からすぐ廃車解体してしまうので貴重な多くの文化財が失われていくのです。そこで車両(技術)発展の節目になる車両と構造面から歴史的文化的価値の高い車両は「文化財」として保存するため、平成 9 年から国が車両の「重要文化財」への指定が開始されました。

まず、明治創業期の関東、関西地区で走った 1 号機関車とも言うべき 150 型(関東)、120 型(関西)機関車と明治天皇のお召し客車 1 号御料車が指定されました。

その後「鉄道友の会」が学識経験者の声を聞いて文化財とすべき 10 数両の車両について文化庁に文化財指定の検討を要望する動きもありました。鉄道車両を従来の「骨董品」から一歩進んで国も貴重な「文化財」として鋭意調査検討を進めた結果、現在まで 10 両の車両が「重要文化財」に指定されるに至りました。昭和年代に入ってから製造された機関車にまで指定が及び文化財指定車両から日本の鉄道車両の発展史が辿れるようになりました。

そこで次号からこの欄を通じて「重要文化財」指定車両をふりかえりその経緯車両史上の位置、文化財的意義等について順次説明していくこととしたいと思います。



明治天皇のお召し客車 1号御料車



1号機関車 150型(関東)

写真提供:交通新聞社

ジェリアのンゲル、カメルーンのンガウンデレのようにちょっと知られた都市がいくつかある。「ン」「N」で始まる地名で最も知られているのが、ケニアの自然保護地域「ンゴロンゴロ」'Ngorongoro' だろう。アフリカ大陸最高峰のキリマンジャロも、実は「キリマ」'Kilima」(山というスワヒリ語)と「ンジャロ」'Njaro」(白というチャガ語)が結合して生まれた言葉だという。ケニアでは「N」で始まる人名、地名がことさら目につく。

半世紀余も昔、インド洋沿岸のケニアのモンバサでタンザニアの入国ビザを申請していた時、突然大きな声で係官から 'Mr.Nkondoh!' と呼ばれて一瞬戸惑った。よくよく尋ねてみるとご当地には「ンコンドウさん」が結構いることが分かった。ケニアでは、他にも頭に N を付けて呼ばれたことがあった。いずれもケニアの Nkondoh さんと間違われたのだ。ひょっとすると近藤家の祖先は「近江の藤原家」ではなく、広いアフリカを制圧した「スワヒリ族の豪族 Nkondoh 組」ではないかと、しばし奇想天外な妄想に捉われることがある。

エッセイスト 近藤 節夫

## ～ Covid-19(コロナ)禍の今やることは ～

ケーアンドケーロドス株式会社 代表 今井 智康

シルバーウイーク(秋の長連休)が終わった。TV では「観光地に人が戻りました」これで経済が回る…と安堵感を含ませたレポートを取り上げていた。前日まで Covid-19 の感染者数とその推移を、眉根を寄せて読み上げていた番組だったのだが。観光業が長期間停滞を招いたのは 1990 年代初頭のバブル崩壊以来だが、当時バブルに乗じて潤っていた観光業も崩壊後は関連企業の多くが廃業に至った。しかし観光業の中でバブル崩壊の廃業渦に揉まれながらも、今に繋いでいる旅館、ホテルがある。その彼らとった行動のひとつに、利益を箱(施設)やマネジメントに投入するということがあった。バブルという狂騒の中で浮かれることなく、明日のため未来へ行なった投資だった。

一方、年明け早々から始まった Covid-19 禍による世界の経済や人流の停滞は大きな問題である一方で、観光業に携わる人々にとって次を考える時間でもある。生き残ることで精一杯だという声もあるが、敢えて Covid-19 禍が落ち着いた後の観光を考えることは肝要だろう。3 月 25 日の東京都知事緊急会見からシルバーウイークまで、半年とい

## 観光立国セミナー 第163回 9月11日 海事センター

### 「香港の大陸観光客と対中関係」

元テレビ朝日 台北支局長 高橋 政陽

高橋さんは、冒頭、2020 年 10 月号「世界」(岩波書店)に掲載された、氏の記事「台湾群像 陳舜臣・李登輝・司馬遼太郎」を紹介し、李登輝が日本で人気が高いのはひとえに司馬遼太郎の「街道が行く」シリーズの「台湾紀行」による影響が大きいと指摘された。

高橋さんは 2000 年から 2003 年までテレビ朝日の支局長として台湾に駐在され、その期間中、たびたび香港を訪れ、その後も日本から年に数回香港を訪ねている。

香港の歴史は 1839 年清朝と英国で勃発した阿片戦争から始まる。その結果、1842 年南京条約で香港島が英国に永久割譲された。1856 年の第 2 次阿片戦争(アロー戦争)の後、北京条約で九龍半島南部の市街地も英国へ割譲。1898 年展拓香港界址専条で深圳河以南、界限街以北の九龍半島、235 の島(新界)を 99 年間の期限で租借⇒1997 年香港返還へ。

太平洋戦争中は日本軍が占領、日本敗戦で英国植民地に復帰。以降反英植民地活動や天安門事件の時には 100 万人デモが発生したが、最終的に 1997 年英国から中華人民共和国に主権が移譲された。移譲の年 1997 年にはアジア通貨危機が発生し多くの国が多大な影響を受けたが、香港は中央政府の支援で無事乗り切り中央政府への好感度は高かった。2003 年に SARS が蔓延し香港でも多くの死者が出て、平均失業率が史上最低の 8.7% を記録した。7 月には香港基本法 23 条立法反対(国安条例)で 50 万人のデモが発生した。同時に一部大陸の大都市住民の香港自由旅行を解禁し、500 万香港ドル以上の不動産投資者には香港永住権が与えられることになった。2009 年には深圳住民に数字査証の発給も始まり、2014 年には大陸からの観光客は 50 万人弱にまで急伸した。この

う長い時間が経過した。その間、オーバーツーリズムや民泊のトラブルの問題はどうなったのだろうか。訪日客の偏向移動、クレジットカード未対応の観光地や公共交通の利用問題 etc …山積の観光課題の解決策はどうなっているのか。願わくばこの半年の間に、私たちには窺えないところでアイデアが生まれ、更には洗練状態にあることを願っている。

筆者の友人がこの Covid-19 禍期間にデジタル地域通貨サービスを提供する企業を立ち上げた。地方部、都市部共にクレジットカードが使えない不満を抱えている訪日客は多く、改善は進んでいるが、小規模事業者はまだまだ対応できずにいる。デジタル地域通貨を用いればその問題も含め幾多の問題を解決することができる。(因みに昨今話題の NTT ドコモ電子決済に絡む事件は、システムではなく人が原因)

未来への投資にかけるのはなにも金品だけではない。知恵、アイデアといった「知(higher knowledge)」は金品よりも価値がある。Covid-19 禍の期間、不安に思考が停滞する気持ちも分かるが、私たちがなすべきはこの半年という時間に醸された個人・組織の「知」を集め成長させることだ。そこで創出される「仕掛け」は、未来を変える投資となるかも知れない。まずは、補助金の無い観光でも人流が活性化する「人を動かす仕掛け」の創出を楽しみにしている。

結果、香港経済は活性化し、2008 年の「北京五輪」の影響もあって中央政府への好感度も高まった。

しかし、余りにも多くの大陸観光客が訪れるため様々な問題が発生した。中国本土でのヒ素入りミルク事件などの影響で、深圳住民を中心に香港で粉ミルクその他日用品を買い占めて香港住民の日常生活を脅かす事態が発生。又、香港は国籍出生地主義のため、香港国籍取得のため本土から多くの妊婦が香港で出産するため香港住民が産院を使用できなくなる事態も起きた。2010 年には全新生児 8.8 万人中、両親とも大陸住民は 3.2 万人であった。そして、何よりも深刻な事態は不動産価格の上昇でマンションの価格が高騰したことである。大陸の富裕層が限られた土地や不動産を買い漁った結果、香港の高学歴のエリートでもとても購入できない状況なのだ。ついに 2014 年に「鯉魚運動」が起こり大陸からの観光客を制限しようという動きが起こっている。パッタの大群のような大陸観光客に反対する運動である。現在は昨年逃亡犯条例反対デモの結果、大陸観光客は途絶し、今年になってコロナ禍で出入境制限され、観光業界は苦境に瀕しており、今後コロナ騒動が収束しても厳しい状況が続くであろう。

## 第164回観光立国セミナー開催のお知らせ

第 164 回観光立国セミナーを 10 月 16 日(金) 12:00 より(注:第 3 金曜日)開催いたします。海事センタービル 2 階会議室にて開催。要事前予約。  
講師:北出 明氏(元 JNTO 部長)  
演題:「杉原 千畝 ひとりではなかった」  
参加費:会員/1,000 円 一般/2,000 円  
※昼食(弁当)付き



人流観光研究所長 寺前 秀一

Covid-19 の流行により、近場の観光に注目をした言葉がまた使用され始めているが、ハイフン・ツーリズムが一つ増えただけである。もともと、観光に占める近場の利用者のウェイトは高いのであり、加賀温泉郷では4割が県内観光客であった。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。テロの一ヶ月後には、米国の旅客輸送量は43%減少、米国航空会社は21億ドルの損失を被り、13万人が解雇された。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みられた。また、ネットによる旅行情報収集と予約数が激増した。米国同時多発テロ後の対応を参考にすれば、Covid-19 の影響対策として国内観光振興を考えるのは自然なことである。しかしそのタイミングが問題であったのであろう。マスコミでも第二波が取り上げられている状況下では、時期尚早批判が出てくることは避けられなかった。早速 Go To キャンペーンから東京が除外されてしまった。ネットの書き込みでも、東京人を排斥するコメントが散見された。東京都に住所を有する私としては、東京都内限定のキャンペーンに国費投入の主張をしてもらいたいと思った。下記表を見ればわかるように、東京都内の宿泊施設の延べ利用者数36百万人中、1千万人は都民である。であれば、都民は田舎に行かず、都内ホテルで休養し、経済効果を上げるようにすればいいと思うのは自然な発想である。東京だけではなく、ニューヨークでも北京でも、3割以上は地域住民が宿泊サービス利用者なのである。

|        | 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)         | 117170  |
| 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-tbj/zk/indexeh.htm      |                     |         |

疫病対策を契機とした国内旅行回帰策は正しい選択ではあるが、長期的なものとしての評価となると、日本のインバウンドにとっては手放しでは喜ばない。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7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、国内航空はカポ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5倍規模、米国の7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。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、20億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、中国がもつ国内観光資源は巨大な競合観光資源でもある。

| 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  
Vは日帰り含み、Tは含まない数字



ラグナ・プエブロの住人

元JTB取締役 北村 嵩

インディアンと言えば、西部劇でお馴染みの、大平原を馬で疾走し駅馬車を襲撃するというイメージが我々には一般的である。しかし、意外にも、16世紀にスペイン人が馬を持ち込むまで、アメリカ大陸には馬は生息していなかった。

1519年、スペインの征服者ヘルナンド・コルテスが種馬10頭と雌馬6頭をメキシコに上陸させた。スペイン人は、いままで馬を見た事の無かったアステカやインカを、馬の移動力、運搬力、そして彼らの馬に対する畏怖の念を利用して征服した。17世紀初頭になるとスペイン人は採鉱、牧畜、伝道所の建設に従事しながら北方に進出し、移動手段、荷物輸送のために多くの馬を連れてきた。彼らは征服を進める為、馬や銃をインディアンに与えたり交易の対象にする事を禁じていた。しかし、大量の馬が囲いの無い放牧地に放し飼いになっており、迷い出た馬が野生馬ムスタングの祖先になった。一部の馬がインディアンに捕獲された。インディアンは馬の能力と有用性を理解するとスペイン人の持ち馬を襲撃し奪取するようになった。

1680年、各地のインディアンに馬が広がってゆく大きなきっかけとなる事件が起きた。現在のニューメキシコ地方に住んでいたプエブロ族が、スペイン人に対して反乱を起こし、彼らを撤退させたのである。プエブロ族はトモロコシ中心の農業を営み、インディアンには珍しく定住していた。アドベという日干し煉瓦を利用した、今のアパートのような集合住宅で生活をし、農業の神を祭る土着の宗教を信仰していた。伝道所のカソリックの神父たちは、彼らをキリスト教に強制的に改宗させる為、プエブロの宗教指導者を殺害し、宗教施設を破壊した。これに反抗して指導者ポベに率いられて、スペイン人380人を殺害し、追い出したのである。その時数千頭の馬が置き去りにされインディアンに捕えられた。

プエブロ族は定住し、食料にも困らない生活をしていたので、普段は馬を必要とせず、交易用の品物として使用した。ニューメキシコ北西部の、岩だらけの山と乾燥した砂漠地帯に追い込まれていたアパッチ族は、北から圧力をかけてくるコマンチ族に対抗する為に、馬が必要であった。アパッチ族は必要に迫られて馬を利用したが、人間や馬の生命を支える食料に乏しいこの地域では、馬は大切な食料でもあった。一方、スー、シャイアン、コマンチなど北西部の平原インディアンにとっては、馬との出会いは、生活様式を変える大きな出来事であった。機動力を得て移動距離が各段に広がり、今まで人の背か犬でしか運ぶ事が出来なかった荷物の量も飛躍的に増えた。住居ティーピーも、人間が運んでいたときは小さく窮屈であったが、馬が運ぶようになり、ティーピーが大きく広がった。まだ馬がない頃は、バファロー狩は危険で命がけの仕事であったが、馬の出現で劇的に変化し、捕獲量も増えた。馬は部族内での社会構造を根本的に変化させた。他の部族や白人を襲って馬を略奪したものは富が増え、保有馬数で階級の分化を生じさせたのである。

小田急電鉄(株)特別社友 利光 國夫



カイロ会談時の写真:左から蒋介石・ルーズベルト・チャーチル

二十世紀は二つの世界大戦という人類史上最大の災厄に見舞われた世紀として永く記憶されるであろう。第一次世界大戦はサラエボ事件という一見世界的にはそれほどの大事件とも思われぬ暗殺事件が、僅か数か月の間に連鎖反動的に欧州諸国の戦時動員合戦を引き起こして欧亜に跨る世界戦争となったのだが、戦争の首謀者は誰なのかという点では凡そ判然としない。

それに対して第二次世界大戦は、ヒトラーのナチスドイツが首謀者であるというのが現在の定説になっている。私は大学のゼミナールでヒトラーとナチスを研究して卒業論文のテーマにした変わり者であるが、その後も近現代史について関心を持ち続けて今日に至っている。これによる現在の私の歴史観の一端をここに述べるが、もとより一民間人の拙い研究であり、批判は承知の上で敢えて書かせていただくものである。

ここでずばり言い切ることは、第二次世界大戦を引き起こした最大の責任者はフランクリン・ルーズベルトだということである。もとよりヒトラーが1939年9月1日ポーランドに侵攻したのが大戦のきっかけではあるが、同時にスターリンは独ソ不可侵条約の密約によってポーランドの東半分を侵攻した。ポーランドの安全保障を軍事的に確約していた英仏両国はドイツに宣戦布告をしたが、条約に忠実であれば当然ソ連にも宣戦布告すべきなのにしていない。



『我が闘争』:Mein Kampf

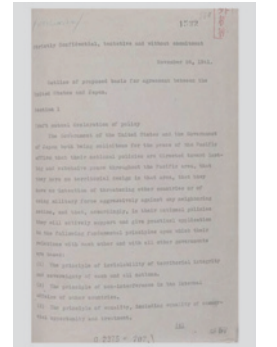
ポーランドをスターリンと山分けしたヒトラーは、英仏と戦争を続ける意志はないとして講和を提案したが、これを拒否したのは英仏である。もともとヒトラーは「我が闘争」に明記しているようにヴェルサイユ条約で失った領土の回復と、ゲルマン民族の「生存圏」を東方に求めるということを目的としていた。講和を拒否されたヒトラーは仏を降伏させ英本土上陸は出来ないものの、封鎖によって抑え込み本来の目的であるソ連侵攻に踏み切った。この間にスターリンはバルト三国を侵略しフィンランドに侵攻、あたかも両独裁者は侵略

競争の星をくりひろげていた。こうした中でルーズベルトは武器貸与法などによってチャーチルの懇願に応えるとともに、大西洋で独潜水艦を攻撃するなど国際法上の中立を破りヒトラーへの挑発を続けた。

一方アジアでは支那事変の泥沼化に苦しむ日本に経済封鎖の圧迫を加え続け実質的最后通牒といえるハルノートを突き付けて、欧州戦争を世界大戦と化す扉を開いたのもルーズベルトである。フーバーの「回顧録」でもハルノートは米国では全く隠蔽されており、ルーズベルト側近と一部の軍上層部以外は日米戦争を招来する可能性が大である事は殆どの米国人には知る由もなかったのだ。

ルーズベルトは、米国大統領選挙史上唯一ひとり三期目の選挙で欧州戦争不介入と海外派兵否定を公約しており、米国が先に攻撃されなければ戦争に参加するわけにいかなかった。

いわゆる「裏口参戦謀略説」の論拠もここにあるが、その当否はまだ研究の余地が多い。しかし近年解読されつつある「ヴェノナ文書」などでルーズベルトはソ連のスパイにかなり囲まれていたこと、近衛文麿のブレンもソ連のスパイや隠れ共産主義者だらけでスターリンが恐れた日本の独ソ戦介入防止のため日米戦争につながる南進論を煽った事実は証明されている。憲政史家の倉山満氏は著書でルーズベルトはソ連のスパイでないとすれば、「政治的狂人」といふべきと述べているが、日本の「支那侵略」を一方向的に非難しながら実は蒋介石が独軍のフォン・ゼクト將軍を軍事顧問として、独軍の装備によって準備を整えて国際条約で決められた各国上海租界のうち日本租界だけに攻撃を加えてきたという事実を全く無視したのがルーズベルトである。ヒトラーを「世界を汚す黴菌」と非難しながらそれが支配する独軍に支えられる蒋介石を応援し、ヒトラーを上回る残酷非道な独裁者スターリンを親しみを込めて「アングル・ジョー」と呼ぶ神経は確かに狂っているといふべきかもしれない。ハルノートに逆上して即時対米戦争に突入、それも真珠湾攻撃という戦略的には最悪のかたちで戦争を開始した日本の浅慮、愚策については今後深く反省すべきだが、スターリンに騙され続けるとともに一定の人種に属することを理由に自国民を強制的に収容所送りにした一国の指導者は、ヒトラーとルーズベルトの二人だけであるという事実を忘れてはならないであろう。



ハルノート:正式名:合衆国及日本国間協定ノ基礎概略 Outline of Proposed Basis for Agreement Between the United States and Japan



写真:左)ヒトラー 右)スターリン



道後 REBORN プロジェクト ~最古にして最先端~  
地域と観光 愛媛県松山市

四国ツアーズ株式会社 取締役会長  
BS オフィスなかの 代表 JN 協会会員 中野 隆



道後のシンボル道後温泉本館

道後温泉といえば、ミュッシュラン三つ星を獲得している道後温泉本館、その本館は2019年初年から営業しながら保存修理工事を始めました。工事中ならではの魅力を発信するため「道後温泉本館」と手塚治虫さんの「火の鳥」がコラボし、日本文化の再生をテーマに、プロジェクションマッピングなど最先端の映像技術を駆使して道後温泉の魅力を国内外に伝える「道後REBORNプロジェクト」が進行中ですが、コロナの影響で多くのお客様に楽しんでいただけないのは残念なことです。



「火の鳥」とのコラボ

道後には、年間約80万人のお客様がお泊りになり、道後が賑わうことにより、松山市内をはじめ広く四国の観光スポットへの送客ハブとして地域経済へのプラスの波及効果を生んできましたが、コロナの影響により旅館ホテルや商店街などすべての事業者が苦境に立たされています。緊急事態宣言の解除以降、徐々に近隣からお客様に来ていただけるようになりましたが、全国的な感染者増加の状況から、期待した国の「Go To トラベル」の集客効

果もまだまだ限定的です。

道後では、1992年に旅館ホテルや商店街の枠を超え、地元町内会や大学、金融機関、企業、団体、個人などで構成するまちづくり組織「道後温泉誇れるまちづくり推進協議会」(現会員数約210名)を立ち上げ、「三千年の歴史漂う景観まちづくり、日本最古にして最先端の取組」をテーマに、本館だけに依存しない都市型温泉郷づくりに取り組んできました。私も会員として活動に参加していますが、協議会の主な成果としては、各旅館ホテルに足湯開設、屋外広告物撤去、歩行者優先空間創出、ファサード整備、電線地中化、商店街空き店舗ゼロ実現、道後オンセナート継続開催などがあります。



工事団いのラッピングアート

温泉とアートを融合したイベント「道後オンセナート」では、2015年に写真家の蛭川実花さんをメインアーティストに迎え、街中に最先端アートを点在させました。蛭川実花さんは若い女性への影響力が大きく、この年以降、道後の客層が男性主体の団体客から女性中心の個人客に大きく変化し、今年、楽天トラベルが発表した「おんな一人旅に人気の温泉地ランキング」では5年連続日本一に輝きました。

道後は、絶好調からコロナでどん底まで落ち込みましたが、安心して多くのお客様にご来訪いただけるように愛媛大学医学部と連携するなど、万全の感染防止対策を講じております。観光再開に向けて、文字通り「道後 REBORN」を果たすべく、地域一体となってコロナショックを乗り切る道後再生プロジェクトのスタートです。皆さん応援して下さい。

NEW SPOT in Japan 82

新列島改造様式

コロナ襲来で新しい生活様式が求められる。大イベントも軒並み見直され、高校野球の春秋甲子園は中止、東京オリンピック・パラリンピックは1年延長を余儀なくされた。悔しい、残念、断腸の思いだ。スポーツ、音楽、演劇、飲み会も、あらゆる分野で3密回避や自粛要請の荒波が押し寄せる。海外旅行もほぼ全面ストップ。そんな中で列島改造の大プロジェクトは各地で着々進む。東京-名古屋を40分で結ぶリニア新幹線は一極集中に拍車をかけないか。働き方改革でテレワーク、地方創生が叫ばれながら超高速事業と整合性はとれるのか。南アルプス自然破壊や大井川水系枯渇が懸念され「リニアは膨大な電力を消費し、電力源は原発を前提」(川勝静岡県知事)の指摘も心配のタネだ。

半世紀前の東京オリンピックで青空を台無しにした東京・日本橋上の首都高速道路は撤去するようだが、難工事の地下に建設し直すという。23区の外縁を回る外郭環状道路は、ほかにいくつも環状道が開通して渋滞が減っても交通量予測の見直しはない。東京の地下は穴ぼこだらけ。トンネル工事で地下水脈の乱れも心配される。この際、23区内の首都高は全廃する英断があってもいい。沖縄・辺野古は強硬工事を続ける事情もあるようだが、各地の原発は大事故の



長い時間の積み重ねで開発進むリニア新幹線 = 2003年10月、山梨県都留市の試験線で写す

恐怖をよそに持続するパワーはあまり衰えていない。国策レベル事業は一度決めたら変更、中止はなかなか難しいか。新生活様式の列島改造をどうするか。超高速リニア+高速道路の建設か、地方鉄道やバスの充実か。経済学者・宇沢弘文は岩波新書「自動車の社会的費用」で、鉄道より道路建設が優遇され車社会を招いたと説く。各地の路面電車、都電は廃止されて生活環境は良くなったか。車優先の象徴、歩道橋は老朽化で撤去され始めた。少子化が進みコロナで社会情勢が変わる。人間社会の未来のために、都心回帰か地方分散か、いま勇気をもって考え直すチャンスだ。

文・写真 林 莊祐

観光の縮図 「日本橋室町すもと館」  
アンテナショップめぐり ⑬ 淡路島洲本アンテナショップ



日比谷しまね館

淡路島洲本のアンテナショップ「日本橋室町すもと館」は2020年1月9日に日本橋室町にリニューアルオープンした。東京メトロ銀座線「三越前駅」A4出口から徒歩1分ほどの喜助日本橋室町ビルの1階にある。前号まで12回で紹介したアンテナショップはすべて都道府県のアンテナショップであったが、今回のアンテナショップは初めて地域独自のショップである。兵庫県は有楽町交通会館に「兵庫わくわく館」というアンテナショップがあるが、今回のショップはより地域に特化した物産の紹介、販売を行う目的で淡路島洲本市が、昨年日比谷にあった店を日本橋室町に移転し、リニューアルオープンしたものである。



イートインコーナー

1月にオープンした後、2~3月頃までは近隣のビジネスマン達でイートインコーナーが賑わっていたが、コロナ感染拡大に対する緊急事態宣言で4~5月は休館を余儀なくされた。6月1日に再開したが、コロナ感染が再び増えた為、この地域も人通りが少なかったが、最近やっと賑わいが戻ってきた。

この「日本橋室町すもと館」は洲本市を中心に淡路島の特産品の紹介、販売する部分と、イートインコーナーに分かれていて、洲本市を中心に淡路島の観光パンフ



住所：東京都中央区日本橋室町4丁目4-3  
営業時間：月~金11:00~20:00 (土日祝 11:00 - 19:00)  
<https://www.sumotokan.com/>

地図は Web サイト「Google Map」の画像に案内表記を加えています

レットを置いたコーナーもあり、洲本市への移住相談やふるさと納税の相談も受けている。

店内では淡路島名物の大きな玉ねぎが山積みされており、冷凍された瀬戸内海で獲れた新鮮な魚介類、びわキャラメル・淡路オレンジスティック・千鳥サブレーなどの菓子類、島内に二つある醸造所が提供する「都美人」や「千年一」などの地元の日本酒や数種類ある地ビールなどが販売されている。イチジク、ホワイトコーン、すいかなどの季節商品も人気がある。外販担当の中川かおりさんによると、人気ゆるキャラクターのふなっしーがブログで、淡路で食べたひと口みかんがほんのり塩味でみかんの甘さと酸味が広がり絶品だったと紹介したことから人気が高まり一時は品薄になるほどであったとのこと。



お酒コーナー



観光パンフレットコーナー



玉ねぎスープコーナー



玉ねぎスープ商品

店長の飯田英範さんによると、一番人気の商品は、常時15~16種類あるオニオンスープ・玉ねぎスープのパックだそうである。イートインコーナーでは淡路島産の米・牛・たまねぎを使った「淡路島牛丼」の人气が高く、サイドメニューでタコの唐揚げ、ハモのフライ、ふぐの唐揚げなどがよく売れている。夕方からはこれらをつまみに利き酒を楽しむサラリーマンもあるという。又、淡路牛を使用したテイクアウト用の弁当もよく売れている。

9月6日まで、日本橋地区にある長崎・福島・富山・三重・滋賀・奈良そして洲本でアンテナショップをめぐる「キーワードラリー」を実施していた。今後新型コロナが収束した折には地場産の「たまねぎ」など店頭で紹介するイベントも行いたいとのこと。

現在は、オープン早々でもあり、コロナ禍で客足もまだまだの状況である。一刻も早く街に活気が戻るとともに、近くに三井ガーデンホテルやフォーシーズンホテルがあるので、早くインバウンドが回復し、外国人観光客も入館されるような時がくるのを期待したい。



淡路島地場産の玉ねぎ