

論 文

喜多方市観光業の裾野拡大に向けて

— 産業論の視点から —

福島大学福島大学共生システム理工学類 藤 本 典 嗣

1. はじめに

2000年代に入り、人口減少型社会の到来、脱工業化に伴う国内製造業の空洞化、地方圏における公共投資の縮小、少子高齢化に伴う福祉予算負担の増大にともなう地方財政の余力低下により、既存の産業や財政に依拠してきた地域経済は、大幅な方向転換と再編を迫られている。

既存の産業に代わる新規創造型産業として、多方面の注目を集めているのが、交流人口の増加を目的とした観光業の「中核化」である。従来は、観光業は産業論の中では主に周辺型の産業と捉えられてきた。国土構造において、縁辺部に位置し、主導産業の立地が希薄であった地域においては、地域経済に占める観光業の割合が相対的に高かった。対照的に、三大都市圏、太平洋ベルト地帯といった製造業の本社・研究所・基幹工場が立地する地帯や、省庁の出先機関が所在する都市や県庁所在都市などにおいて、観光業への依存度は相対的に低かった。地方ブロックレベルでも、中・南九州、東北、北海道、四国といった地域においては、地域の基礎的な経済規模の全国比率に比較して、観光入り込み客数や宿泊施設数の対全国的比率は高い。

しかし、産業空洞化の影響を受けた地域をはじめ、1990年代までの既存の基幹産業への依拠が困難になっている地域において、新たに雇用を創出させ、域内の付加価値を増加させる試みとして観光業が着目されている。

既存産業の代替という側面と併せて、交通・通信網の高速化・高頻度化という条件も観光業の中核化を促している。1980年代以降の航空業界の段階的な規制緩

和、国鉄民営化に伴うJR発足と各地域のJR各社によるテリトリー化は、観光流動に着目すると、前者は長距離の、後者はJR各社のテリトリー内という中距離の、それぞれ移動を促している。航空交通の高頻度化・低廉化は、日本の場合は、グローバル化も促している。1980年代までは、基幹空港やその周辺の空港からのみ成立していた国際航空路線、下関港のみで成立していた国際航路の全国的な開設について、ビジネス需要のみならず、観光需要をターゲットとした新設が、1990年代に入り本格化した。なかでも、三大都市圏の空港や福岡空港以外の、地方主要空港は、主に、韓国、中国、台湾、ロシアといった東アジア諸国との航空路が主に開設されている。

国内需要が縮小するなかでの国際流動の取り込み、なかでも、東アジアをターゲットとした国際流動の取り込みは、地域の交流人口拡大に向けて、大きな課題となっている。2007年のリーマンショック、2011年の東日本大震災や原発事故など、一時的に観光流動を弱める要因はあるものの、21世紀を、長期的にみた場合、観光流動は、国内・国際の両面において増加するものと考えられる。

本稿においては、交流人口の拡大というマクロの傾向を、喜多方市の観光業という個別の事例に、地域活性化の手段として活用しようとする際に生じる課題点を、1990年代以降の現状分析の上で明らかにしたい。東北地方においては、基幹産業・主導産業¹⁾の立地が相対的に弱いこともあり、観光業への依存度が相対的に高い地域であった。その中で、福島県は、昭和から平成に至るまで、地方圏においては比較的、堅調に交流人口を増加させ、喜多方も同様に観光客数を増加させてきた。しかし、21世紀に入り、人口減少型社会の到来、東日本大震災・原発事故というエポックメイ

キングな出来事が生じ、これまでのような条件においては、観光客数の増加や維持を、持続していくことが困難になっている。その点をふまえながら、喜多方と同程度の小規模生活圈域でありながら、国際交流人口の拡大に成功している事例として、岐阜県高山市を参考にしたい。そこから見えてくる喜多方の今後の交流人口拡大に向けての課題点を指摘することで、本稿の結びとしたい。

2. 産業論からみる観光業の可能性

観光業の定義は、多岐にわたる。産業分類からみると、宿泊業、飲食店業、旅行サービス業、運輸業、小売業、食料品業、農林水産業が主に関わるものと考えられる。(観光庁, 2010)

これらの産業がもたらす旅行消費額そのものは、宿泊費、飲食費、土産代や買物代、入場料・施設利用料、交通費、旅行会社収入などへの支出に、年間23.6兆円規模で反映される。また、この旅行消費額は、生産波及効果の直接と間接の効果により、他産業に影響を与える。生産誘発効果により51.4兆円の効果をもたらし、消費額の1.74倍程度の波及効果をもたらし(平成22年度版観光白書から引用し、数値については、平成20年度のものである)。

観光業に関しては、今後は拡大の可能性が多方面から提言されている。その根拠となるのが、日本における国際旅行収入の低さである。趨勢的に、国際流動が増加し、国際旅行支出が世界第7位でありながら、国際旅行収入は世界第28位に過ぎず、大幅な支出超過があるためである。

図表1では、都道府県別延べ宿泊者数のランキングを参照する。宿泊者数には、観光利用以外にも、ビジネス利用、公的利用、訪問のための利用なども含まれているために、東京都(第1位, 3,351万人)、千葉県(第3位, 1,508万人)、大阪府(第4位, 1,483万人)、神奈川県(第7位, 1,040万人)、愛知県(第9位, 937万人)、福岡県(第10位, 865万人)、兵庫県(第12位, 820万人)など、主要官公庁や大企業の本社・支所立地により一定規模以上のビジネスセンターを抱えている都道府県が上位に位置している。東京タワー、東京ディズニーランド、USJをはじめ、都市型のアミューズメント施設への観光を目的とした宿泊客も含まれているであろうが、主たるものは、ビジネス利用であると考えられる。対照的に、純粋に観光を目的とした宿泊客数が多くを占めると考えられるのが、北海道(第

2位, 2,368万人)、沖縄県(第6位, 1,136万人)、長野県(第8位, 987万人)であり、福島県(第13位, 714万人)も、この部類に含まれる。

絶対数において、福島県の宿泊者数は、比較的上位に位置している。各都道府県における宿泊者数の対全国比率を、都道府県の基礎的経済指標(県民所得)の対全国比で除した数値を宿泊者特化係数として算出した。これにより、各都道府県の基礎的経済指標に比べて、宿泊者数が相対的に多い場合は、1よりもより大きな数値が計上される。対照的に1より小さい場合は、基礎的経済指標に比べて、宿泊者数は少ないⁱⁱ⁾。

同表をみると、係数で最も高くなるのは、沖縄県(第1位, 5.30)であり、北海道(第2位, 2.22)、長野県(第4位, 2.12)である。参考までに、第3位は山梨県(2.21)である。対照的に、東京都(第42位, 0.64)、大阪府(第41位, 0.67)をはじめ絶対数では上位に位置した諸都府県は、特化係数では低く、地域の経済規模に見合った宿泊者数にはなっていないことがわかる。ビジネス需要による宿泊者数の絶対的な多さに対比し、観光客入り込みの相対的な少なさを反映しているものと考えられる。福島県(第9位, 1.61)は、絶対数と同様に上位に位置し、地域の基礎的な経済規模以上の宿泊者数が計上されている。

図表2で、平成21年の都道府県別外国人宿泊者数を示すと、絶対数において、東京都(第1位, 625万人)、大阪府(第2位, 185万人)、北海道(第3位, 174万人)、千葉県(第4位, 156万人)となっている。宿泊者数そのものの、絶対数や特化係数では上位であった、福島県は、外国人宿泊者数は約5万人となり、第30位となる。内訳は、韓国(16,830人, 29.6%)が最大であり、台湾(11,510人, 20.2%)、中国(6,000人, 10.6%)、香港(5,040人, 8.9%)と続き、東アジアで上位4位までを占めている。しかし絶対数そのものは、合計で5万人程度であり、前年の平成20年が約12万人であったものの、全国的にみて上位に入る数字ではない。このことから、国内からの宿泊者数に比べて、海外からの宿泊者数は、絶対数でも、特化度でも低い。

図表3では、福島県観光客入込数の推移が示されている。この図と福島県を取り巻く環境条件を考慮してみると、三つの大きな変化と関連づけることができる。第一は、昭和57年の東北新幹線の開業である。大宮～盛岡間という暫定開業であったものの、昭和50年代後半からは、南東北地方も本格的な高速鉄道の開通と、それに伴う地域構造の変容がもたらされた。しかし、福島県の観光客数そのものは、昭和57年～63年の間に

図表1 都道府県別宿泊者数(平成21年度)

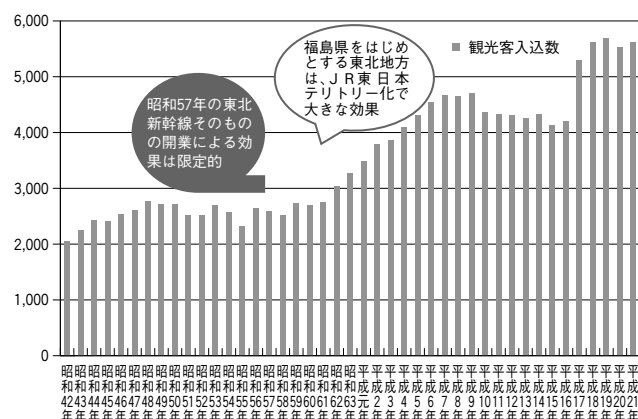
順位	都道府県	宿泊数 (万人)	宿泊者 特化係数	宿泊者特化 係数の順位
1位	東京都	3,351	0.64	42位
2位	北海道	2,368	2.22	2位
3位	千葉県	1,508	1.32	24位
4位	大阪府	1,483	0.67	41位
5位	静岡県	1,271	1.33	22位
6位	沖縄県	1,136	5.3	1位
7位	神奈川県	1,040	0.58	43位
8位	長野県	987	2.12	4位
9位	愛知県	937	0.48	45位
10位	福岡県	865	0.83	36位
11位	京都府	849	1.47	15位
12位	兵庫県	820	0.74	37位
13位	福島県	715	1.61	9位

出所：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」、内閣府「県民経済計算」を基に作成。

図表2 都道府県別外国人宿泊者数(平成21年度)

順位	都道府県	外国人宿泊 者数(万人)	外国人宿泊 者特化係数	外国人比率
1位	東京都	625	1.98	18.70%
2位	大阪府	185	1.39	12.50%
3位	北海道	174	2.70	7.30%
4位	千葉県	156	2.26	10.40%
5位	京都府	80	2.30	9.50%
6位	愛知県	69	0.59	7.40%
7位	神奈川県	55	0.51	5.30%
8位	山梨県	40	3.71	10.20%
9位	福岡県	36	0.58	4.20%
10位	静岡県	35	0.62	2.80%
11位	兵庫県	30	0.46	3.70%
12位	沖縄県	28	2.22	2.50%
13位	長崎県	20	1.37	5.10%
14位	熊本県	19	0.98	3.90%
15位	長野県	18	0.66	1.90%
30位	福島県	5	0.21	0.80%

出所：図表1に同じく。

図表3 福島県における観光客入込数の推移
(昭和42年～平成21年)

出所：福島県商工労働部観光交流局観光交流課『福島県観光客入込状況平成21年分』を基に作成。

かけて大きく増加している訳ではない。

これは、東北新幹線の設立経緯とそれに伴う地域経済への影響の限定性に依る。東海道・山陽新幹線のよう既存の線路容量が限界に達し、その代替として新幹線が建設されたケースとは異なり、国土の均衡ある発展として、首都圏から北日本に向けての国土軸形成という意味合いから建設された東北・上越新幹線は、人口密度の稠密地帯や大・中都市間を結ぶという意味合いを持っていない。運行技術上の制約も加わった結果、開業当初からしばらくは、低頻度による運行が行われた。そのために、福島県そのものの観光客数を大幅に増加させるには至らなかったと考えられる。福島県の観光客数の増加は、新幹線の開通そのものよりも、むしろ、その後のJR東日本の発足と大きく関わっていると考えられる。

第二の条件変化は、国鉄民営化によるJR東日本の発足と、それに伴う、東北地方、甲信越地方と首都圏の営業 Territories の一体化である。国鉄という国有企業であり、なおかつ全国的な営業展開を行う企業体においては、東北新幹線は、全国的な観点からすると、東海道・山陽新幹線や主要都市圏の通勤路線に比較して、さほど大きな収入や利益をもたらすものではなく、むしろ経営上の収支においては、マイナスをもたらすものであった。しかし、JR東日本という民間企業の発足により、福島県をはじめとする東北地方が、その営業 Territories に組み込まれたことで、東北新幹線のあり方が変容した。それは、JR東日本という民間企業が、自社内の経営資源として東北新幹線の経営上の優先度を高めたことである。加えて、そのことは、公

的企業の側面も持っているために企業内財政トランスファーを地域間（主に首都圏とそれ以外の地域との間）で行ったことでもある。国鉄という全国的な組織においては、収支上はマイナスをもたらした東北新幹線も、国鉄民営化により債務処理とは、直接切り離されたJR東日本という半民間企業により、企業内での収支バランスを考慮した上での利益をもたらすような創意工夫に基づき、旅客数を増加させるべく旅行商品の開発が行われていった。それは、東海道・山陽新幹線のようにビジネス利用の旅客需要が安定的に見込めないのであれば、その代替となる観光や帰省を目的とした旅行商品の開発をすることなどである。昭和63年から平成4年にかけての2,000万人台から4,000万人台への観光客数の増加は、JR東日本による東北地方の、首都圏との同一テリトリー化が大きく寄与しているものと考えられる。加えて、昭和62年の東北自動車道の首都高速との本格的結合により、自家用車やバスなどの利用による訪問客の増加も大きく寄与しているが、JR・高速道路のいずれの交通手段の整備や改善においても、首都圏からの観光客数が、主たるものである。

第三は、会津ディステーションキャンペーン（DCキャンペーン）による、会津ブランドの浸透である。平成16年からの観光客数の再増加は、DCキャンペーンによる、JR、全国的旅行会社、地方自治体や関連の団体との連携に大きく依る。喜多方を含む会津地方一体をターゲットとして、旅行対象先としてのブランド化が行われたことにより、平成17年度以降の観光客数は、5,000万人台にまで増加した。

観光客数そのものをみると、長期的にみた場合、福島県ならびに会津地方は、堅調に流入を増加させてきた。なかでも、JR東日本による東北地方のテリトリー化、DCキャンペーンという観光業をとりまく環境条件は、観光客数そのものを増やすという意味では、福島県や喜多方にとってプラスに作用してきたと捉えることができる。しかし、今後は、この条件が持続する可能性は低い。次章においては、喜多方における、観光業の持続可能性について、課題点と可能性について言及する。

3. 会津地方における喜多方と観光業の可能性

平成に入り、福島県は順調かつ大幅に観光客数を増加させてきたが、その中でも、喜多方を含む会津圏域は、平成21年度で1,551万人を占め、県内7圏域中で、

最大の入り込み客数となっている。会津圏域をさらに分割し、喜多方市が含まれる「会津西北部」は277万人の入り込み客数となっているが、そのうち喜多方市へ滞在する観光客数は、214万人となっている。

図表4では、喜多方市に滞在する観光客の訪問先が示されているが、その特色をみると、第一に、喜多方市街地を目的とするものが最も多いということである。中でも、街並み（中心市街地区）を見る人が半分以上（120万人）を占める。蔵が並ぶ街並の見学、喜多方ラーメンをはじめとする飲食、この二つの理由による市街地の観光客数が主なものであると考えられる。その結果、観光客の立寄地点が、市街地というポイントに主に限定され、多面的な広がりをもたないという側面も併せてもっている。

第二に、滞在日数や時間が短期的なものが多いということである。これは、喜多方を目的地とした総流動のうち、近隣からの流動が主たるものであること、遠隔地からの流動が首都圏からに依るものが多いこと、会津若松市の東山温泉をはじめ、会津生活圏内に一定規模の宿泊施設集積地があるために、喜多方においては、まとまった宿泊施設の集積が弱いことが原因と考えられる。

第三に、国際流動の少なさである。国内における「喜多方」や「喜多方ラーメン」の高い知名度と対照的に、海外における知名度は相対的に低く、また、国際観光客に対応した地域の受け入れ態勢が整っていないことが原因である。

以上の三点の課題は、図表5で示される平成20年度の、喜多方を目的地とする観光客の地域別割合をみることで浮き彫りになる。同表では、同一県内からの流動は含まれていない。これをみると、隣接県である新潟（18.2%）、米沢（12.2%）、宇都宮（10.6%）などの比率が高い。これらの入り込みにおける宿泊の比率は、隣接地域であるがゆえに、相対的に低く、日帰りが大半と推測できる。宿泊などを伴う遠隔地からの入り込み、なかでも、所得水準の高い三大都市圏からの流入をみると、上位20位内に入るのは、東京23区（2.3%）、千葉（1.6%）、船橋（1.2%）、横浜（1.0%）、浦和（0.8%）と、首都圏の諸地域のみである。喜多方ならびに福島県は、南東北に位置し、東北地方では最も三大都市圏に隣接していながらも、その入り込みの実態は、大都市圏からに関しては首都圏からの流入に傾斜している。

これまで、比較的、安定して観光客数を増加させてきた福島県会津地方ならびに喜多方であったが、平成

図表4 喜多方市における観光入込客の訪問先
(平成21年)

主要地点	類 型	入込数
飯豊山	自然	21,201
御殿場公園	自然	15,500
喜多方市街	文化・歴史	1,208,027
三ノ倉スキー場	スポーツ、レクリエーション	17,189
熱塩温泉	温泉	51,694
ふれあいパーク喜多の郷	買物	320,161
蔵のまち喜多方夏祭り	行・祭事	53,000
蔵のまち喜多方冬祭り	行・祭事	69,000
ひめさゆり祭り	行・祭事	30,450
駒方神社祭礼	行・祭事	6,000
川の祭典花火大会	イベント	45,000
バルーンフェスティバル	イベント	8,000
レトロ横町	イベント	150,000

出所：図表3に同じく。

図表5 喜多方を目的地とする観光客の地域別割合
(平成20年)

順位	地域名	客数 (千人)	比率 (%)	順位	地域名	客数 (千人)	比率 (%)
1	新 潟	717.0	18.2%	11	三 条・ 燕	86.0	2.2%
2	米 沢	479.6	12.2%	12	山 形	69.6	1.8%
3	宇 都 宮	419.4	10.6%	13	千 葉	62.8	1.6%
4	那 須	342.4	8.7%	14	土 浦	54.0	1.4%
5	仙 台	238.4	6.0%	15	水戸・日立	53.2	1.3%
6	日 光	237.6	6.0%	16	国 中	50.0	1.3%
7	長 岡	197.2	5.0%	17	船 橋	45.6	1.2%
8	栃木・小山	144.2	3.7%	18	横 浜	40.6	1.0%
9	鹿 嶋	112.8	2.9%	19	魚 沼	40.2	1.0%
10	東京23区	89.2	2.3%	20	浦 和	32.8	0.8%

出所：国土交通省 総合政策局「旅客地域流動調査」を基に作成。

23年3月11日の東日本大震災や原発事故により、多くの課題点が明らかになった。首都圏との間の太くかつ

安定的なパイプに依存した、これまでの流動においては、福島県と首都圏との間の交通インフラが遮断された場合に、その回復も非常に困難になるという点が浮かび上がった。特に、同年3月から4月にかけての東北新幹線の運行停止やその後の運行頻度の低下は、首都圏からの観光流入をほぼゼロに近い数値にまで押し下げた。

最大の課題点は、観光入込客が、国内多方面から均等に集まる仕組みが欠落していることから生じていることにある。東北地方が三大都市圏（東京、名古屋、大阪を中心とする圏域）から遠隔に位置し、その中で首都圏には比較的近接しているという地理的条件は、本質的な問題点として捉えることはできない。北海道、九州、沖縄のいずれも、三大都市圏から遠隔に位置しているが、東北地方に比して、比較的均等に三大都市圏やそれ以外の地域から観光客を集める仕組みができている。福島県は、東北の中では三大都市圏に最も近接しながらも、東北内の他県と同様に、首都圏からの観光客を中心に集客し、大都市圏への近接という優位性を活かしていない。

さらに、人口減少型社会の到来により、国内旅行市場が縮小する可能性も孕んでいる。国内市場への依存から脱却し、海外からの入込客を増加させる必要性も、課題点として指摘できる。現状では、海外からの入り込み観光客数が、国内からの観光客数に比べて、極度に低くなっている。国内での知名度の高さや、観光流動の多さに比較して、福島県をはじめ喜多方の国際入込客数が、極めて低い。今後、持続的に観光客数を増加させ、地域内の旅行消費循環を安定的にさせるためにも、海外からの入込客数の増加は必須の課題となっている。

4. 喜多方の観光業の裾野拡大に向けて

福島県ならびに喜多方市の、国際観光拠点としての結節性が弱い現状の改革として、訪日外国人観光客の取り込みについての先進事例を、岐阜県飛騨高山地区を参考にしたい。この地域を対象とするのは、京都や奈良といった大都市圏に位置するような観光地ではないという点、小規模の中心都市である高山市が宿泊の中核となっている点など、喜多方の今後を検討する上で、参考になると思われるからである。

同地区は、国内の三大都市圏から均等に集客する仕組みがあり、なおかつ、観光入り込み客数における外国人の多さを特徴としてあげることができる。近隣に

世界遺産（合掌造り）を抱えるものの、地方小規模の生活圏域にしては、多くの外国人客を集客している。同地域の、宿泊者の泊まり先の中心となるのが高山市であるが、同市の観光客入込数は、平成21年度の数値で、404万人である。このうち、日帰り客数が198万人、宿泊者数が205万人と、約半数以上を宿泊者として受け入れている。交通ルートは、東海道新幹線名古屋駅から、JRによる特急電車で約2時間30分（1日11往復）、同じくJR特急で富山駅から1時間45分（1日5往復）、東京（新宿）からは高速バスで5時間30分（一日5往復）に限定されている。JR・私鉄における優等列車（特急・急行）運行がなされていない会津・喜多方と単純に比較できないものの、JR利用で新幹線と在来線の乗換を行う、東京～郡山～会津若松・喜多方のルートで平均時間が3時間15分程度、同じくJR快速利用で、新潟～喜多方駅で1時間20分の時間がかかるケースと比べ、各段に大都市圏や県庁所在都市とのアクセシビリティが優れている訳ではない。また、高速道路に関しても、東海北陸自動車道ICは、高山市の中心市街地から約12km郊外に位置し、そこへのアクセスのための高規格道路が市街地近くまで開通しているものの、国内主要都市までは、同道路を使い、1～3時間かけて、岐阜・名古屋などの東海地区や、富山地区にやっと行けるくらいであり、アクセスに優れている訳ではない。

国際流動は、当然ながら航空機利用が大半となるが、図表6で、出国者数からみた上位の空港をみると、中部国際空港（セントレア）が最も近接する空港であり、国際空港に特にアクセシビリティの優位性をもつ訳ではない。

しかし、喜多方と異なるのは、三大都市圏から均等に集める仕組みができていくということである。図表7をみると、流入は、隣接地域である富山（39.5%）、加賀（12.6%）、高岡（8.7%）が上位を占めるものの、三大都市圏からは、東大阪（2.1%）、東京23区（1.4%）、相模原（1.1%）、京都（1.0%）にみられるように、三大都市圏から均等に集める構造ができていく。名古屋方面には比較的近いものの、喜多方からみた首都圏と同様に3時間程度のアクセス時間をようし、特に近い訳ではない。

国内主要都市や高速交通機関からのアクセシビリティが、優位性をもたないとすれば、それ以外の要因により、観光客をもたらししていると考えられる。ここで特筆したいのが、外国人宿泊者数の多さである。図表8をみると、平成21年で年間14.8万人にものぼって

いる。同年の国別内訳をみると、アジア（7.2万人）が最大で約半分を占め、欧州（4.5万人）、北米（1.5万人）で大半を占める。

同市の観光協会のホームページは11カ国語（平成23年10月時点、以下の数値も、同年同月に依拠する）に対応している。宿泊施設は、公式上は、ホテル16軒、旅館36軒、民宿・ペンションが16軒存在している。受入宿泊施設は階層性を持ち、高所得者向けの高級ホテルや旅館、中所得者向けの中級ホテルや旅館に民宿・ペンションというように、各宿泊施設による役割分担が明確になっている。加えて、共同組合に入っていないゲストハウスが存在している。ゲストハウスは、ゲストハウス専門の場合や寺院など宗教施設を改装して宿泊可能にしている場合もあるが、いずれにせよ、バックパッカーなど低所得者でも1名あたり2,000～3,000円で宿泊することが可能になっている。ゲストハウスの情報発信手段は、日本語と英語に対応したホームページ、海外で発行される旅行ガイドブックであり、大掛かりな情報発信を行っている訳ではないにもかかわらず、バックパッカーに情報が浸透し、安定的な宿泊客数の受け入れを行っている。観光案内所は、協同組合に入っていないゲストハウスのパンフレットを、表に出して公に宣伝することはないものの、飛び込みで宿泊先を探しているバックパッカーなどには、安いハウスの案内を提示するなど、柔軟な対応をしている。

宿泊施設の多様性が、高・中所得者層（主にツアーによる団体客や家族旅行）、バックパッカー（主に個人旅行・友人同士の旅行）など多様な階層からの集客を可能にし、「高山」に行くと、とりあえずは「泊まるところがある」という安心感を、外国人旅行者に植え付けている。特に、高山のように、大都市圏から高速交通手段を使っても約三時間以上かかるという遠隔に位置している観光地にとって、旅行者にとっての「安価な宿の確保」とそれに伴う「安心感」の存在が、外国人客の安定的流入において不可欠である。高山は、その条件が、小規模な生活圏域ながらも整備されてきた観光地である。

高山の事例を、喜多方に当てはめると、普通の所得水準である外国人が普通に訪問ができるような受け入れ態勢を、宿泊面で整えていくことが、交流人口や宿泊人口の拡大の上で最大の課題といえよう。そのためには、まず会津地方内での調整と喜多方内での調整が必要である。中でも同一生活圏である会津若松との調整は、旅行者の所得階層の点から考えることができよう。東山温泉を最大とする会津若松の既存の温泉宿泊

図表6 国内の空港港湾出国者数（2009年）

順位	空港・港湾名	出国者数 (人)	対前年増加率 (%)	構成比 (%)
1	成 田	8,280,595	-5.4	53.6
2	関 西	3,184,158	-4.6	20.6
3	中 部	1,575,891	-11.6	10.2
4	羽 田	780,022	21.9	5.1
5	福 岡	675,549	6.7	4.4
6	博 多 港	158,845	10.4	1.0
7	広 島	115,553	1.9	0.7
8	新 千 歳	102,541	13.7	0.7
9	岡 山	90,338	17.8	0.6
10	仙 台	72,289	-8.4	0.5
11	新 潟	71,521	8.5	0.5
12	那 覇	46,096	10.5	0.3

出所：図表1に同じく。

図表7 高山を目的地とする観光客の地域別割合（2008年）

順位	地域名	客数 (千人)	比率 (%)	順位	地域名	客数 (千人)	比率 (%)
1	富 山	5,202	39.5%	11	相 模 原	151	1.1%
2	加 賀	1,656	12.6%	12	京 都	137	1.0%
3	高 岡	1,148	8.7%	13	静岡東部	119	0.9%
4	松 本	823	6.3%	14	諏訪・伊那	114	0.9%
5	砺 波	570	4.3%	15	鹿 嶋	104	0.8%
6	新 川	335	2.5%	16	長 野	98	0.7%
7	東 大 阪	283	2.1%	17	滋賀南部	98	0.7%
8	東京23区	188	1.4%	18	福井嶺北	95	0.7%
9	静岡西部	179	1.4%	19	堺	87	0.7%
10	能登中部	168	1.3%	20	奈 良	81	0.6%

出所：高山市商工観光部観光課「平成21年観光統計」を基に作成。

施設は、比較的、高所得者や中所得者層を対象とした施設であり、ここと競合しないように、中所得者やバックパッカーを喜多方が受け入れるなど棲み分けをしていく必要がある。バックパッカー向けの宿泊施設を

図表8 高山市の外国人宿泊者数推移

年度	アジア	北米	中南米	欧州	オセアニア	アフリカ	合計
平成17年	54,970	12,940	4,090	14,100	3,200	200	89,500
平成18年	64,960	15,210	3,630	18,160	5,060	180	107,200
平成19年	81,280	16,280	2,600	24,260	7,830	50	132,300
平成20年	101,812	18,487	2,554	37,440	10,841	46	171,180
平成21年	72,190	15,380	3,560	45,220	10,560	1,090	148,000

出所：図表7に同じく。

新たに建設していくというのは非現実的であり、今ある施設・設備やブランドを利用していくのが現実的である。

会津地方ならびに喜多方では、DCキャンペーンにおいて、寺院数の相対的な多さから「仏都」としてブランドをアピールしてきた。しかし、寺院は、観光対象として、由緒ある景観を保っているものの、その維持・管理の根源となる経営の実態をみると、全国平均で6割が兼業してやっと維持している状況である。残りの4割程度が、檀家収入・観光収入により経営の成立閾値を満たし専業が可能となっているものの、高齢化社会、人口減少により、他産業と同じく縮小する運命にある。なかでも、喜多方を含む会津地区の寺院の専業率は、全国平均よりも一層低い。現状の収入源に頼る限り、寺院は縮小する傾向にあり、今後の持続維持に向けて、転業や副業を迫られている。寺院は、その機能から、檀家寺、観光寺、修行寺に大別できるが、このうち縮小する傾向にある檀家寺と、蔵の連携により活用するということも考えられる。高山市内にあるゲストハウスのように、檀家収入がほとんどない寺院を宿坊化することにより、中所得、低所得者層の外国人旅行客の取込み可能性が広がる。

同時に、喜多方内での調整も必要である。熱塩温泉に5軒、大塩温泉に3軒、それぞれ宿泊施設があるのをはじめ、合併前の旧町村部を含む喜多方市内には、宿泊施設が点在するが、これらも、比較的、高所得・中所得の層を対象とした施設である。喜多方市外の宿泊施設との連携と同様に、棲み分けを図る必要がある。

所得階層いかに関わらず、個人旅行・家族旅行の場合の情報収集手段である国際観光ガイドブック

(Lonley planet など) への掲載は、口コミによる推薦方式が大半であり、さほどの広告料を要する訳ではない。ただし、ガイドブック掲載には、体験者による投稿が必要である。さらに、インターネットによるゲストハウスの宿泊予約は、英語で統一されている。観光協会においては、組合に入っていないことを認めた上で、紹介の優先順位が低いことを条件に、ゲストハウスなどのパンフレットなどをおくなどの柔軟性が必要である。

このことを実現するためには、様々な課題点をクリアする必要がある。まず、接客レベルでのコミュニケーション能力の必要性であり、英語をはじめ、中国語（北京語・広東語・閩南語）、フランス語、ドイツ語など多言語能力をもつ人材を育成する必要がある。さらに、寺院は宗教施設であるから、それを宿泊施設とする際に、税制が大きく絡み、宿泊収入を「寄付金 (Donation)」とするか収入とするかにおいても、税務署との調整の必要性がある。さらに大半の寺院は、管轄宗派の宗務庁の監督下にあるために、そこでの調整も生じる。外国人を相手にする際には、接客方法の違いで、シンプルな接客（相手に深く立ち入らないなど日本人が考えるホスピタリティとの相違、必要がない風呂設備、不要な過度の装飾、料理提供などのカットや外注化、価格設定の単純化など）が求められるなど、課題点も多い。

5. おわりに

2011年3月以降、一時的に低迷している国際交流人口であるが、東アジアや東南アジアの飛躍的な経済成長を考慮すると、中長期的には、アジアからの観光客は増加するものと考えられる。喜多方をはじめとする福島県の諸観光地も、この趨勢に対応した、観光地のあり方を構築する必要がある。その点を踏まえた上で、本稿の考察とも絡め、今後の展望について述べたい。

第一に、喜多方の国際交流人口を増加させる上で、国際航空流動との連結は必須ということである。これは、日本が島国であるという特性をもつために、必ず航空路による利用が主たるものとなる。北部九州、本州西部、北海道北西部、日本海側の一部の地域を除き、国際流動の取り込みは、空港利用を念頭においたものでなければならない。その点で、喜多方も例外ではなく、県内の福島空港に加え、成田・羽田・中部などの国際空港、一部国際線を持つ新潟空港・仙台空港などの地方空港などと、行政の枠組みを越えた連携の上で、

入込客数を増加させる必要がある。

第二に、東アジアにおける会津を含めた喜多方ブランドの浸透である。東日本大震災のみならず、それに伴う原発事故で、会津地方は、空間の放射線量が相対的に低いにも関わらず、福島県という行政の枠組み内に位置しているために、諸外国からの旅行者からの入込が滞るという「風評被害」をこうむっている。福島が、「チェルノブイリ」と同レベルで、世界的に認識されているためである。この点で、福島 (Fukushima) とは切り離し、「喜多方」「会津」といった固有名詞を、世界に向けて浸透させていく方法を、現実的な対策として、考える必要がある。

第三に、会津若松を中心とする圏域を含めた上での自然選好型の国際流動拡大である。平成23年4月には、観光庁により、訪日外国人旅行者の受入の拠点となる戦略拠点及び地方拠点として、全国23地域に加え、東北地方の3地域を追加して選定したが、その中に、会津若松も含まれたⁱⁱⁱ⁾。その点で、喜多方も、会津若松との別個に国際観光流動拡大のための施策を展開するのではなく、連携の上で展開することが要される。

国内としては、高い知名度を誇り、相対的に多くの入込がある「会津・喜多方」であることは本文で述べたとおりである。団体旅行がメインの中国などからの旅行者にとっては、東京～関西間の移動をメインとするゴールデンルートが中心であり、会津・喜多方など東北地方において、自然選好により個人旅行者が訪問するケースは、アジアNIES（韓国、台湾、香港）の一部に萌芽が出始めている程度である。しかし、所得水準が向上するにつれて、団体ツアーから、個人旅行が主体となる傾向がみられる。よって、最大の観光客を送り込む可能性のある中国も、今後は所得水準の向上とともに、個人客が増加する可能性を秘めている。その点で、1990年代は、ブランド物の購買など、都市型のショッピングなどの買い物をおこなう台湾人などにぎわっていた福岡市（九州）は、台湾の所得水準の向上とともに観光目的の入込は減少し、自然選好の観光を目的として、北海道がアジアNIESからの旅行者受け入れとして成長している。

これは、北海道の旅行会社・自治体や、海外から羽田・関空に到着した飛行機から北海道内の国内線への乗り換え増加を目的とした航空会社による情報発信が成功したケースである。その点で、喜多方単体のみならず、会津とセットの上で、情報発信をしていく必要がある。連携する主体は、旅行会社、運輸関連会社（航空、鉄道）、自治体、観光協会など多方面が考えられるが、ある程

度のまとまった観光客数が見込める、会津と喜多方で相反することをおこなうのではなく、双方で大きくまとまることで、自然選好型観光客の大きな増加がみこまれるアジアNIESや中国などから流動を固定化させることが可能になろう。

参考文献

- 河村誠治 「観光経済学の原理と応用」九州大学出版会, 2008年。
- 観光庁編 「平成22年版観光白書」日経印刷株式会社, 2010年。
- 中尾清 「自治体の観光政策と地域活性化」イマジン出版株式会社, 2008年。
- (財)日本交通公社 「観光読本」東洋経済新報社, 2004年。
- 日本政府観光局 (JNTO) 「JNTO訪日外客訪問地調査2010」財団法人国際観光サービスセンター (ITCJ), 2011年。
- 野村宗訓・切通堅太郎 「空港グローバル化と空港ビジネス－LCC時代の政策と戦略」同文館出版, 2010年。
- 谷口知司編著 「観光ビジネス論」ミネルヴァ書房, 2010年。
- 福島県商工労働部観光交流局観光交流課 「福島県観光客入込状況平成21年度分」2010年。
- 山上徹 「観光立国へのアプローチ」成山堂書店, 2010年。

-
- i) 高度経済成長期における重厚長大型産業、オイルショック以降における自動車産業など、その時代において成長率や付加価値の増大において、大きく寄与する産業のことである。
 - ii) 地域の経済規模を測る指標としては、人口、商業販売額、地域総生産、県民総生産なども考えられる。本稿では、属地・属人のどちらかをとるかにより、観光業による総生産をどこに含めるのかの線引きが困難になるために、地域総生産・県民総生産などの指標は用いない。
 - iii) 東北地方の拠点の指定が遅れ、追加となったのは、東日本大震災・原発事故の影響によるためであり、他地方は、同年4月に指定されていた。