

# 伊勢志摩における観光開発の展開と経済的効果

菊地一郎 淡野明彦

(地理学教室)

(地理学教室)

(昭和54年5月1日受理)

## 1 研究テーマの設定

地理学の立場から観光現象を考察しようとする動きは近年活発になってきた。研究事例の増加とともに、方法論的にも議論が増加した。観光現象を観光資源の分布や観光流動の面からとらえようとする従来の研究方法に対して、観光地開発の過程を時系列的に追跡し、そのさいに観光地をめぐる交通機関および交通資本の発達と、観光施設および観光資本の立地を重要な分析視点として考察を進めようとする研究方法が、山村順次(1969、1970)、青木栄一(1970、1976)を中心に確立されてきた。筆者らもこのような研究方法は地域の諸現象を動的・構造的に把握する上で不可欠な方法であり、また地理学において観光現象を考察する上において効果的なものであると考える。ところがこのような研究方法の確立は時期が浅いため、事例研究が十分でない。当面は事例研究を積み上げることによって、観光現象の地域的な発達・形態の共通性や差異を明らかにせねばならない。

本稿では著名な観光地である伊勢志摩を研究対象地域としてとりあげた。伊勢志摩の観光現象について地理学の分野からとりあげた研究としては、池村武(1961)、前田和夫(1962、1963)、浜口誠(1975、1976)らの文献があげられる。いずれの研究も伊勢志摩の全域または一部の地域について、観光地開発を歴史的・分布論的に述べたものである。本稿はこれらの成果に負うところが大きい。交通機関の発達と観光地開発との関連および観光施設および観光資本の立地の歴史的経緯については、十分に把握・整理されていないため、この点について補うことにより考察を深めたい。

以上の論を展開したうえで、本稿はさらに観光開発が当該地域にどのような経済的効果をもたらしているかという点についても、試論として考察してみたい。このような考察は地理学としてはこれまでまれであって、分析方法の点で何を指標として経済的効果を測定すれば適切であるのか定立されたものはない。本稿では、各観光地を市町村単位でとらえ、それぞれの経済規模を所得であらわし、それら市町村経済および財政への影響を分析の視点として考察してみたい。

## 2 伊勢志摩の観光地としての概観

本稿の研究対象地域である伊勢志摩とは、三重県伊勢市・鳥羽市・度会郡二見町・志摩郡磯部町・大王町・阿児町・志摩町・浜島町の総称として用いている。位置的には三重県の南東部にあたり、伊勢平野の南部から紀伊山地の東麓、志摩半島にわたる地域である。1946(昭和21)年に伊勢志摩国立公園に指定され、伊勢市南部の森林と伊勢湾ぞいの海岸および伊勢湾にうかぶ島しょのそれぞれの自然景観を保護するため、上記の二市六町の多くの土地について種々の法的規制

表1 伊勢志摩の地区別観光客数の実態 (1975年度)

市 町 別	年間観光客数	県 外 客 数	宿 泊 客 数
伊 勢 市	5,611,224 (33.9)	3,637,982 (64.8)	328,410 ( 5.9)
鳥 羽 市	4,436,082 (26.8)	3,770,670 (85.0)	1,140,998 (25.7)
二 見 町	3,030,381 (18.3)	2,444,281 (80.7)	535,681 (1.7)
磯 部 町	254,367 ( 1.5)	181,581 (71.4)	202,535 (79.6)
大 王 町	321,124 ( 1.9)	128,450 (40.0)	53,086 (16.5)
阿 児 町	1,724,798 (10.4)	842,975 (48.9)	450,433 (26.1)
志 摩 町	862,972 ( 5.2)	319,141 (37.0)	91,517 (10.6)
浜 島 町	335,630 ( 2.0)	208,100 (62.0)	239,608 (71.4)

(注) 年間観光客数の( )内数字は全市町の年間観光客に対する%を表す。

県外客数の( )内数字は年間観光客に対する%を表す。

宿泊客数の( )内数字は

(資料) 三重県

が加えられている。伊勢志摩への観光客の数は1976 (昭和51) 年度で年間1328.3万人 (運輸省調査) で、うち県外客が74.5%を占めた全体の24.7%が宿泊を伴った観光客である。県外からの観光客の居住地別統計はないが、伊勢志摩を訪れる観光客の主体は県外 (大阪府・奈良県・愛知県) からの日帰り観光客であろうと推察できる。つぎに域内市町毎の観光客数を表1でみると、年間観光客数では伊勢市・鳥羽市・二見町・阿児町に集中がみられ、県外客数でみると鳥羽市・二見町・磯部町で県外客の比率が高く、志摩町・大王町では県内客の比率が高い。また宿泊客数では鳥羽市に最も集中し、伊勢市では全観光客のわずか5.9%が宿泊するのみである。このように地区別の観光客の量・質の両面にわたる差違が顕著である。

つぎに域内交通機関の状況を見ると、鉄道では国鉄参宮線が伊勢市をへて二見・鳥羽へと達し、近畿日本鉄道が伊勢市・宇治山田をへて鳥羽・賢島へと達している<sup>(1)</sup>。道路では有料道路として伊勢市内宮前から鳥羽へ達する伊勢志摩スカイライン (全長16.3km)、伊勢市内宮前から鵜方へ達する伊勢道路 (全長3.7km) および鳥羽市の伊勢湾岸と鵜方とを結ぶパールロード (志摩開発有料道路、全長23.8km) があり、一般道路としては伊勢市から二見・鳥羽をへて賢島へ達する国道167号線、鵜方から大王町・志摩町をへて浜島町へ達する国道260号線などがあげられる。海上交通では伊良湖岬と鳥羽とを結ぶ伊勢湾フェリー、蒲郡・西浦温泉と鳥羽とを結ぶ水中翼船、国道260号線の海上ルートである奥志摩フェリー (志摩町御座・浜島町間) および鳥羽湾・英虞湾の遊覧船がある。

観光施設をみると鳥羽市に最も集中し、御木本真珠島 (パールアイランド)、鳥羽水族館、鳥羽ぶらじる丸、イルカ島海洋遊園地があり、賢島には志摩マリンランド、賢島スポーツランド、賢島カントリークラブがある。その他については図1に示した。また、元来観光対象としての性格を有したものではないが、伊勢神宮 (内宮・外宮)、二見興玉神社、朝熊山金剛証寺があり、観

表2 伊勢志摩の地区別旅館・ホテル数

市 町 別	旅館・ホテル数
伊 勢 市	109 (13)
鳥 羽 市	275 (65) [1]
二 見 町	46 (22)
磯 部 町	38 (10)
大 王 町	40 (2)
阿 児 町	98 (14) [1]
志 摩 町	98 (2)
浜 島 町	49 (13)

(注) 民宿も含む( )内の数字は日本観光旅館加盟旅館数

[ ] 〃 日本ホテル協会加盟旅館数

(資料) 各市町資料、日観連リスト

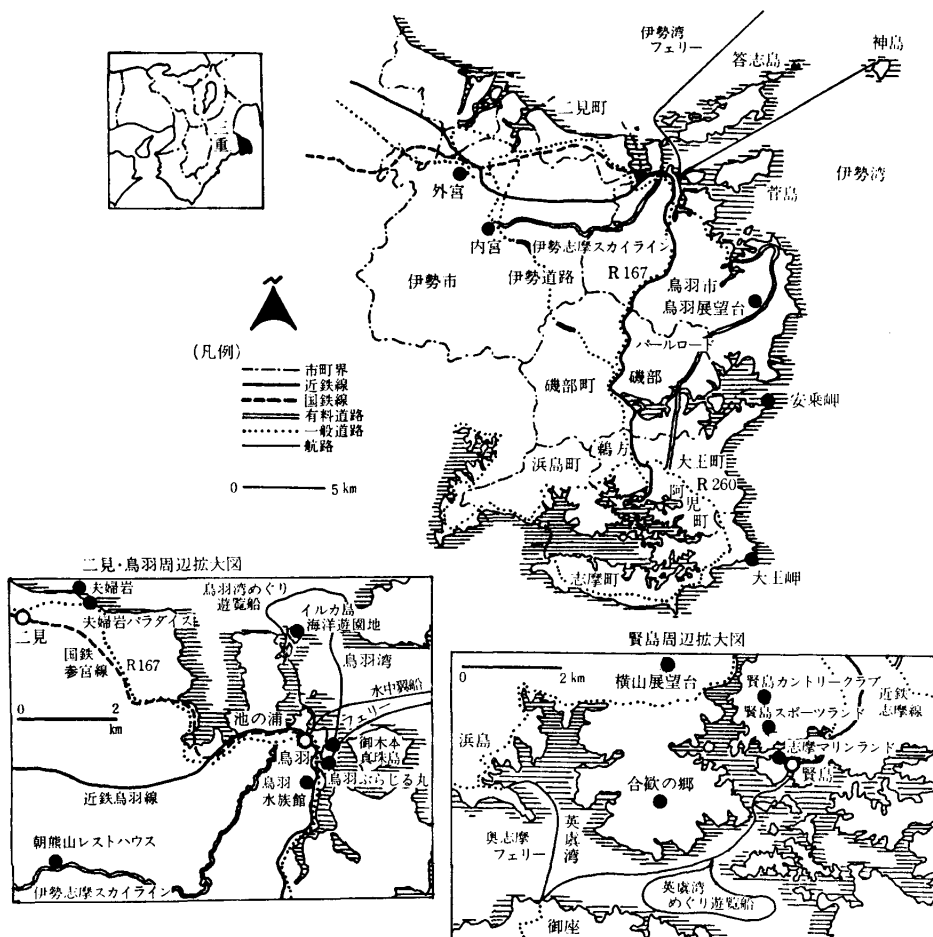


図1 伊勢志摩の交通および観光施設（対象地）図（筆者原図）

光客の増加とともに信仰対象に観光対象としての要素が強まった。観光客を収容する宿泊施設についてみると、鳥羽市に最も多く集中し日観連加盟の著名旅館・ホテルの数も多い。

### 3 観光開発の展開

#### 1) 近代交通網の整備と交通資本の生成

##### ①近代交通の黎明

伊勢への近代交通機関の導入は参宮鉄道（現在の国鉄参宮線の前身）による1893（明治26）年の津・宮川間の開通が端緒であった。ついで1897（明治30）年に宮川・山田（現伊勢市）間の延長がなされ、これによって長年の懸案であった神都伊勢への鉄道敷設が実現された。すでに関西鉄道によって津から亀山をへて名古屋へ至る路線および亀山から拓植をへて草津に至る路線（草津で既設の東海道線に接続）が敷設されていたので、名古屋・京都・大阪から鉄道による伊勢神

宮参拝が可能となった。翌年には官設線（東海道線）・関西鉄道・参宮鉄道3社の協定により、京都・山田間に直通旅客列車の運転が開始された。伊勢への鉄道導入に対しては、これまで伊勢街道沿いで伊勢神宮参拝者を相手に休憩・宿泊業を営んできた住民からは強い反対運動が展開されたが、鉄道開通後は山田駅以西の街道沿いは急速に衰微し、山田駅から外宮への新道に沿って新しい市街が形成された。山田から二見をへて鳥羽へ達する鉄道の敷設は多くの鉄道投資家の関心をひいたが、参宮鉄道の山田・鳥羽間の延長線が免許され、1911（明治44）年に開通した。

外部から伊勢に至る鉄道の開通とあわせて、伊勢内部の交通の整備も進められた。1896（明治29）年に設立された宮川電気鉄道は山田町（現伊勢市）で電力供給業を営む一方、余剰電力を有効に利用するため外宮・内宮・二見間に電気軌道の敷設を計画した。1903（明治36）年に本町（山田駅付近）・二見間、1905（明治38）年に本町・山田駅前間、翌年に古市口・浦田町間、1914（大正3）年に浦田町・内宮前間がそれぞれ開通し、外宮・内宮・二見間の相互交通の便が図られた。宮川電気鉄道は開業後間もない1904（明治37）年に伊勢電気鉄道と社名を改称していたが<sup>(2)</sup>、1911（明治44）年から外宮・内宮間のバス事業を開始していた参宮自動車をも1918（大正7）年に吸収合併し伊勢においてバス事業をも兼営することとなった。二見とともに伊勢神宮参拝者の来訪の地であった朝熊ヶ岳（海拔553m）への鉄道が、伊賀上野において軌道を経営していた伊賀軌道によって計画された。1920（大正9）年に朝熊登山鉄道が設立され、伊勢電鉄軌道線の楠部駅から平岩までの鉄道線と平岩から朝熊山上までの鋼索鉄道とが1924（大正13）年に開通した<sup>(3)</sup>。このようにして伊勢・二見地区内における交通の近代化も進められた。（図2）

1911（明治44）年に山田から鳥羽への鉄道が開通したが、鳥羽からさきの奥志摩へ至る鉄道の建設も漁業の振興と観光開発の両面から必要とされた。このため、三重県内の鉄道資本家達によ

って1919（大正8）年に志州電気鉄道が設立され、1924（大正13）年に鳥羽から磯部・鵜方へて賢島に至る路線の免許が下された。志州電気鉄道は社名を志摩電気鉄道と改め1929（昭和4）年に営業を開始した。志摩電鉄は軌間を国鉄線と統一したため国鉄からの貨車乗入れ運輸を実施し、設立当初は貨物輸送に経営の重点をおいていた。

1897（明治30）年から1929（昭和4）年にかけては外部からの伊勢志摩への鉄道交通の導入と、国鉄線に付帯した伊勢・二見地区での末端輸送としての鉄軌道・バス交通の充実が図られた時期であるといえよう。

## ② 鉄道交通の発展と交通資本の系列化の進展

1910（明治43）年に設立された大阪電気軌道（現在の近畿日本鉄道の母体会社）は設立期の経営的難局を解決し、1914（大正3）年頃から次第に業績が向上しはじめた。国内経済の活況とともに交通需要も増大し、

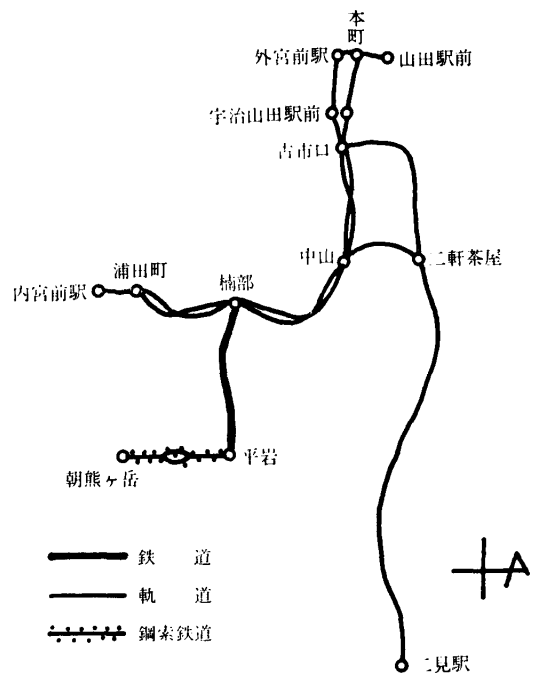


図2 伊勢二見地区の交通路線

同社は鉄道路線の延長に乗り出すこととなり、河内・大和方面での鉄道建設とともに、神都伊勢への進出の計画をも立てた。1920（大正9）年八木・宇治山田間の免許を申請したが、奈良県内において鉄道を経営していた大和鉄道においても同様の意図があったため両社の競願となった。結局、大軌が大和鉄道を傘下に収め1927（昭和2）年に宇治山田進出への免許を獲得した。建設のための新会社として同年参宮急行電鉄（参急）が設立され、1931（昭和6）年に大阪・宇治山田間を結ぶことに成功し、今日伊勢志摩において交通・観光両面において多彩な事業を営む近鉄資本の足跡の第一歩となった。従来の国鉄線では大阪から山田までは最も速い列車でも6時間を要していたが、参急はその半分の3時間で到達することを可能にした。1930（昭和5）年には伊勢鉄道（のち伊勢電気鉄道に改称）が津から松阪をへて大神宮前（山田）に至る路線を開通させた。伊勢電鉄は津から名古屋への延長線の免許を獲得していたため、名古屋への進出をもくろんでいた大軌は1936（昭和11）年に伊勢電鉄を参急に吸収合併し、名古屋への延長線建設のために同年関西急行電鉄（のち参急に合併）を設立した。この結果1938（昭和13）年には名古屋とも結ばれることになり、名古屋・大阪からはこれまでの蒸気鉄道に加え高速電車路線が完成し伊勢への輸送力増強と所要時間の短縮とが図られ、伊勢への交通は一層便利なものとなった。

伊勢志摩地域内の交通においては新規の事業者の参入と小規模な交通資本の統合が進められた。鉄軌道部門については伊勢二見地区での電気軌道の営業を行っていた伊勢電気鉄道は1922（大正11）年に親会社であった三重合同電気に吸収され、また朝熊登山鉄道も1928（昭和3）年に電力供給元であった三重合同電気に合併され、伊勢二見地区での鉄軌道経営の一元化が図られていた。バス部門については、1932年（昭和7）年設立の神都乗合自動車によって伊勢二見地区のバス事業の統合が進められた。一方、津から大神宮前（山田）への鉄道進出を果たした伊勢電気鉄道は、電鉄事業への旅客誘致事業として既存の事業者に対抗して1931（昭和6）年に伊勢電鉄自動車を設立し、同年伊勢・二見間の廻遊遊覧バスを営業していた参宮廻遊自動車の営業権を譲受した。同社は親会社の伊勢電鉄が参急に合併されたことにより社名を参急山田自動車と改称した。参急は大軌の子会社であったから、大軌は伊勢電鉄の参急への合併により、大阪・名古屋から伊勢への電鉄路線の一元的掌握に加え、伊勢二見地区におけるバス事業にも参入を実現した。さらに三重合同電気の鉄軌道部門を受けついで伊勢二見地区での鉄軌道の経営を行っていた東邦電力は、参急山田自動車に鉄軌道部門の営業を1939（昭和14）年に譲渡したため、伊勢二見地区における鉄軌道の経営も大軌系列下に入ることとなった。同年にはまた参急山田自動車は競合会社であった神都乗合自動車を合併し、社名を神都交通と改称した。ここにいたり伊勢二見地区での鉄軌道とバス事業は完全に大軌系列によって独占されることとなった。交通事業の一元的統合の動きは伊勢二見地区から志摩地区へも展開し、1944（昭和19）年に鳥羽・賢島間の電鉄営業を行っていた志摩電気鉄道は前述の神都交通他数社とともに新規設立の三重交通に統合された。

この期は高速電車路線開通による伊勢への外部からの交通の発展と、伊勢志摩地域内における鉄軌道とバスの経営が大軌系列に収束されていった時期であるといえよう。すなわち、大軌（近鉄）資本が伊勢志摩における観光地をめぐる近代交通機関の陸上における経営を独占し、次の時期に大きく展開する近鉄資本主導による伊勢志摩における観光地開発への基礎固めの時期であったといえよう。

### ③ 鉄道交通の充実と自動車利用観光客への対応

国鉄参宮線が外部から伊勢への鉄道交通の先鞭をつけたにもかかわらず、その後の施設・サービスの近代化がほとんど図られず開業時と同じ蒸気動力による単線の列車運行であった。これに

対し、大軌（近鉄）資本による伊勢への鉄道路線は当初から高速電車による複線の列車運行であった。1948（昭和23）年から近鉄は大阪（上本町）と名古屋からの宇治山田への特急列車の運転を開始し所要時間の短縮を図った<sup>(4)</sup>。ところが近鉄にとって鉄道の終点が宇治山田であったため、志摩地区への観光客の輸送はバスとの連絡運輸の密接化が不可欠であった。系列下の三重交通により1950（昭和25）年の宇治山田から二見・鳥羽をへて賢島への座席指定制定期バスの運行、翌年の伊勢志摩国立公園定期観光バスの運行、1953（昭和28）年の鳥羽湾納涼バスの運行をそれぞれ開始し、鉄道・バスを組合わせた観光ルートの設定がなされた。さらに1954（昭和29）年には鉄道とバスとの連絡運輸を強化するため近鉄と三重交通との共同出資により三重急行自動車が発立され、宇治山田・賢島間の輸送力の増強が図られた。一方、自動車交通の進展によって三重交通神都線（宮川電気鉄道によって敷設された軌道線）が1960（昭和35）年に廃止された。また松阪から大神宮前にいたる旧伊勢電鉄線も廃止された。

自動車利用の観光客の増加に対応しあわせて新規の観光ルートを形成するために自動車道の建設が実施され、1964（昭和39）年には近鉄・三重交通・三重県などの共同出資により有料道路「伊勢志摩スカイライン（内宮前から朝熊ヶ岳山頂をへて鳥羽へいたる全長16.3km）」が、また日本道路公団によって伊勢道路（内宮から鶴方へいたる全長3.7km）が1965（昭和40）年にそれぞれ開通した。これまで伊勢から鳥羽へ道路によって達するには二見を経由していたが、伊勢志摩スカイラインの開通は二見を経由しない自動車観光ルートを誕生させた。伊勢道路の開通は二見・鳥羽を経由せずに伊勢から直接賢島方面に達するルートを出現させた。これらの新ルートは自動車観光ルートとしての二見の地位の低下をもたらし、その一方、鳥羽・賢島地区の観光的地位の向上となった。

志摩地区の観光開発のための鉄道とバスとの宇治山田を接点とする連絡運輸の実施については先に述べたが、このような輸送形態では志摩地区へ流入する観光客の利便からしても、輸送力の点からしても、志摩地区のより規模の大きな開発をなすうえにおいても望ましい状態ではなかった。鳥羽から賢島へは、戦前において、電気鉄道が開通し加えて近鉄系列にある三重交通が経営しているにもかかわらず、宇治山田・鳥羽間が自社路線によってつながっていないため志摩地区の観光開発には鉄道のもつ輸送の大量性・迅速性を生かすことができなかった。1963（昭和38）年、三重交通は電鉄部門を分離し、新会社として三重電気鉄道が発立され、さらに三重電鉄が1965（昭和40）年に近鉄に合併された。これにより伊勢志摩地区の電鉄路線をすべて直営とした近鉄は、志摩地区への鉄道の直通を実現するために鳥羽線（宇治山田・鳥羽間11.3km）の新設と志摩線（旧志摩電鉄線）の改良工事に着手し、1970（昭和45）年に賢島への大阪・京都・名古屋からの特急列車の直通運転が実現した<sup>(5)</sup>。新しく開通した鳥羽線は二見を経由しなかったため、二見は自動車観光ルートに加えて鉄道による観光ルートからも除外され伊勢志摩廻遊観光ルートとしての地位の低下は決定的なものとなった。

海をもった観光地にとって海上観光は不可欠なものである。英虞湾を遊覧する船舶の営業は1927（昭和2）年からすでに真珠湾交通によって着手され、鳥羽湾での遊覧船も鳥羽湾交通によって行われていた。近鉄はこれらを傘下に収め1948（昭和23）年に志摩観光汽船として発足させ鳥羽湾・英虞湾での遊覧船事業にも参入した。外部からの海上交通による観光ルートの開発も行われ、1962（昭和37）年に前述の志摩観光汽船と名古屋鉄道系列の名鉄海上観光船との二社により名古屋・蒲郡と鳥羽を結ぶ水中翼船による定期旅客運航が開始された。また渥美半島の伊良湖と鳥羽を結ぶフェリー航路も近鉄・名鉄の共同出資により1964（昭和39）年から開始された。志摩

町御座と浜島町を結ぶフェリー航路（奥志摩フェリー）も志摩勝浦観光船（志摩観光汽船が改称）によって開設された。

1976（昭和51）年には志摩地区の東部海岸沿いの観光開発を図るため、三重県企業庁によってパールロード（志摩開発有料道路）の建設が進められ鳥羽市今浦一阿児町鶴方間 23.8km が開通し、鳥羽・賢島間にこれまでの国道167号線に加え二本の自動車観光ルートが出現した。

この時期では近鉄が伊勢志摩地区での電鉄経営をすべて直営とし、賢島までの鉄道の直通化を実現し鉄道交通の充実を図った。一方、自動車利用観光客の増加に対応すべく有料自動車道の建設とフェリー航路の開設が行われた。図3は本節のまとめとして企業別に交通網の整備の歴史的推移と交通資本の系列化の進行とを表わしたものである。

## 2) 観光施設および観光資本の立地の経緯

本節では伊勢志摩において観光客の流入を目的として立地した施設・資本を、規模の大きなものについてその立地の経緯を述べてみたい。

### ①伊勢二見地区

伊勢においては伊勢神宮自体が信仰の対象であるとともに観光の対象であった。このため古くから伊勢街道沿いに参拝客相手の旅館・飲食店・みやげもの店が立地した。鉄道交通の導入によってそれらの店の集中する地区の移動がみられたが、伊勢神宮自体が大規模な観光対象としての役割を果たしていたため、規模の大きな観光施設の立地はみられなかった。むしろ、前節でのべたように伊勢神宮をめぐる交通網の整備に多くの投資がなされ、神都としての性格がより濃厚となった。二見地区は伊勢神宮の沐浴の地として古くから来訪者があったが、1887（明治20）年に興玉神社が建立され、さらに1903（明治36）年の伊勢との電車軌道の開通と、1907（明治40）年の国鉄線二見浦駅の設置とによって、多くの伊勢神宮参拝者の流入を招いた。二見駅前から興玉神社への参道には多くの旅館や飲食店・みやげもの店が開業した。二見地区の場合も伊勢地区同様に伊勢神宮の大きな観光客に依存していたため、規模の大きな観光施設の立地はみられなかった。観光地としての二見の発展は伊勢との交通の利便さえ図られれば、すなわち、伊勢神宮参拝客を導く交通手段の確保さえできれば十分であったといえる。このように伊勢神宮に大きく依存し、それに匹敵する観光施設をもたない伊勢二見地区の観光地としての重みは、その後志摩地区へと観光開発が展開していく中で次第に軽くなることは当然であった。特に自動車による観光ルートや近鉄の電鉄路線の経由地からそれた二見地区の場合、観光地としての衰退を余儀なくされることは必至であった。1960（昭和35）年に名鉄資本を主体に二見浦観光センター（のち夫婦岩パラダイスに変更）が開設され熱帯植物園・水族館・レストハウスなどが備えられた。この施設の開設は鳥羽・賢島へと観光地開発を進める近鉄資本に対し、鳥羽から二見にかけての地域に観光市場を開発しようとする名鉄資本の進出の基地確保とみるべきであろう。

### ②志摩地区

伊勢二見地区が伊勢神宮という既存の大きな観光対象を有し、古来から多くの観光客を集めていたのに対し、志摩地区は著名な既存の観光対象を有していなかった。しかし、優れた海岸美と年平均気温が16°Cを越える温暖な気候は、交通網の整備と流入する観光客を収容し観光客の消費を誘発する施設とが整えば、観光地として有望な潜在的条件であった。資料的に把握できる観光施設の立地は志摩電鉄が沿線旅客誘致の一貫として鳥羽湾を眼下に一望できる日和山に展望用エレベーターを1933（昭和8）年に設置したのが最初である。その後は小規模な旅館の開設がみられたのみで、本格的な観光開発は戦後において開始された。鳥羽地区においては1951（昭和26）

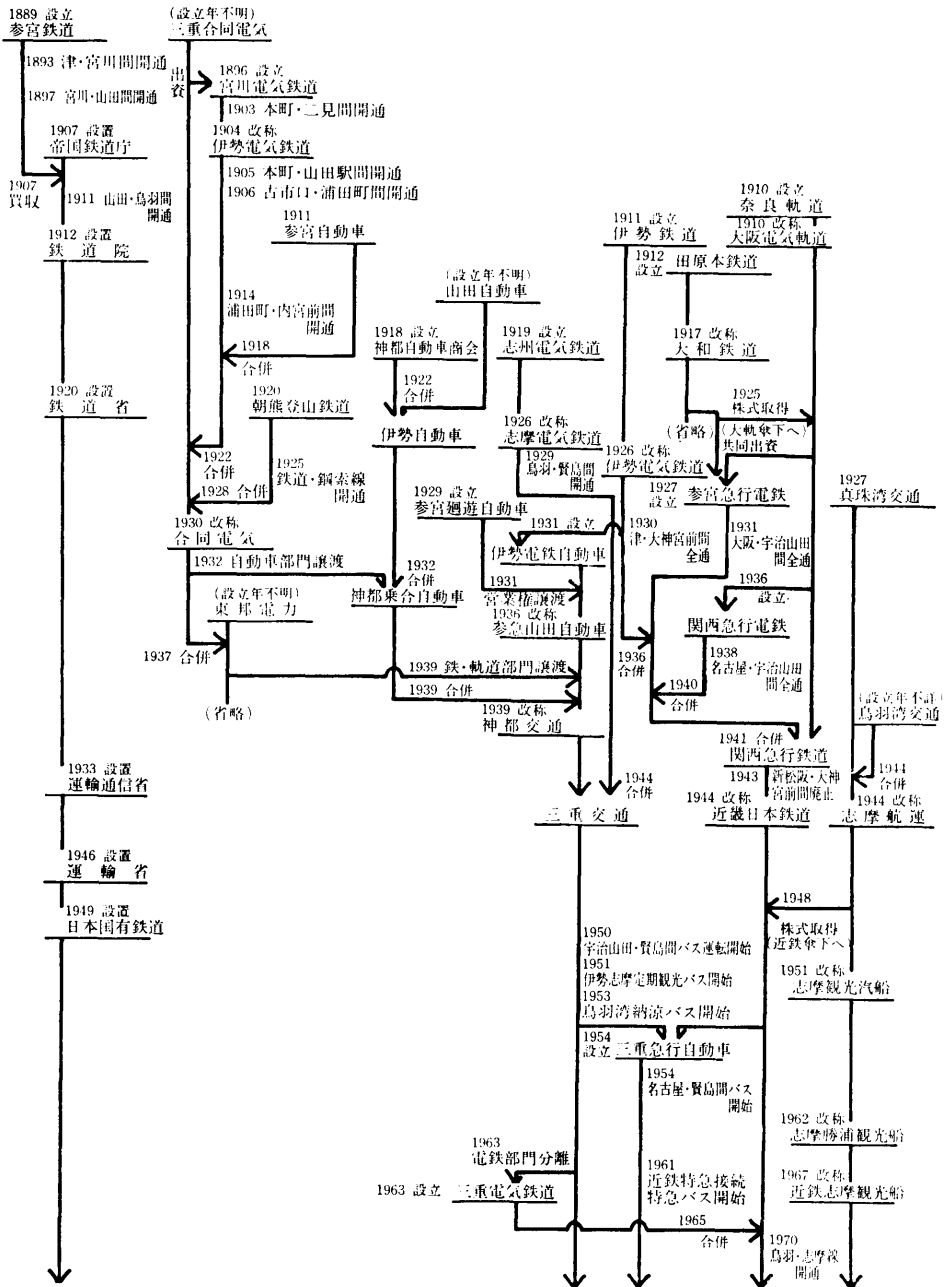


図3 伊勢志摩における企業別の交通網発達の歴史的推移と交通資本の系列化の進行一覽 (筆者原図)



年に御木本真珠島（パールアイランド）が開設された。御木本幸吉が養殖真珠の第一号を完成したゆかりの地で、養殖真珠を広く人々に紹介しあわせて鳥羽を訪れる観光客の休憩施設として御木本一族により設立された。1955（昭和30）年には地元民間資本によって鳥羽水族館が開館した。近鉄は1948（昭和23）年から海上交通の経営に参加し観光航路の開設にあっていたが、1959（昭和34）年に鳥羽湾内の巡航観光地として「イルカ島海洋遊園地」を傍系会社によって開園した。1964（昭和39）年の伊勢志摩スカイラインの開通は伊勢・鳥羽観光の新ルートとなったが、ルート上の朝熊ヶ岳山頂にレストハウスが開設され、鳥羽湾をはじめ伊勢湾一帯を望める新しい観光地点となった。賢島地区の開発は1949（昭和24）年から近鉄・三重交通・三重県の共同出資により着手され、「志摩観光ホテル」をはじめとして宿泊設備の整備が進められた。賢島へは翌年に宇治山田からの直通バスの運転が開始された。また1955（昭和30）年には近鉄・地元資本家・関西各ゴルフクラブの共同出資により賢島に志摩ゴルフ場が開設された。1968（昭和43）年には賢島と浜島の間の大崎半島に面積230万 $m^2$ の総合リゾートゾーンとして日本楽器製造（ヤマハ）により「合歓の郷」が開設された。

このように戦後から1968年にかけては、志摩地区の海岸美・海洋資源を活用した観光施設の立地が鳥羽と賢島を中心にみられた。近鉄資本は観光施設の設置と交通の整備とを表裏一体として進めた。すなわち、賢島では宇治山田からのバスによる観光客の輸送体制の確立と、鳥羽では海上交通事業への参加、そして朝熊ヶ岳では自動車観光ルートの開設とのそれぞれの関係であった。

1970（昭和45）年の近鉄鳥羽線・志摩線の開通は志摩地区の観光開発を活気づけた。鳥羽に隣接する池の浦はこれまで観光開発が未着手であったが、近鉄は鳥羽線池の浦駅設置により開発に着手しホテル・海水浴場の開設を行った。鳥羽では1974（昭和49）年に商船三井・近鉄・名鉄・鳥羽市の共同出資により実物の船を用いた異色の観光施設「鳥羽ぶらじる丸」が開設された。賢島では賢島駅および駅前周辺整備に関連して近鉄興業により1970（昭和45）年に志摩マリンランド・賢島スポーツランドがそれぞれ開設された<sup>6)</sup>。近鉄資本は鳥羽線・志摩線の開通によって交通の利便が図られた地区の開発を系列会社の設立により展開していった。伊勢二見地区が交通の整備以前から観光的色彩を有していたのに対し、志摩地区は交通の整備と観光施設の開設が平行する形で進められ観光地としての価値の向上が図られていったといえる。

以上述べた観光施設および観光資本の立地の経緯を図4に表した。

## 4 観光開発の経済的効果

### 1) 伊勢志摩における観光産業の地位

既述の通り、三重県観光産業における伊勢志摩の地位は卓越している。たとえば、主要観光地別利用者数（昭和51年度県生活環境部観光公園課資料）によれば、総数3200万人のうち伊勢志摩へは1300万（41%）が訪れており、第2位の水郷400万人（13%）、第3位の鈴鹿300万人（7%）を大きく引離している。また宿泊施設をみても、政府登録のホテル・旅館室数で、伊勢志摩は三重県総数のそれぞれ78%と72%を占め、さらに国際および日本観光連盟加入の旅館室数でも、県全体のそれぞれ69%と61%を占めている。

ところで、観光産業の内容は宿泊施設業（ホテル・旅館・保養所・民宿など）を主体に、観光関連産業として交通業、旅行あっせん業、飲食店・みやげもの店などの商業、旅行関連のマッサージ・芸妓屋などに至る総合産業として把握される。わが国の観光は古くから社寺参詣と温泉保

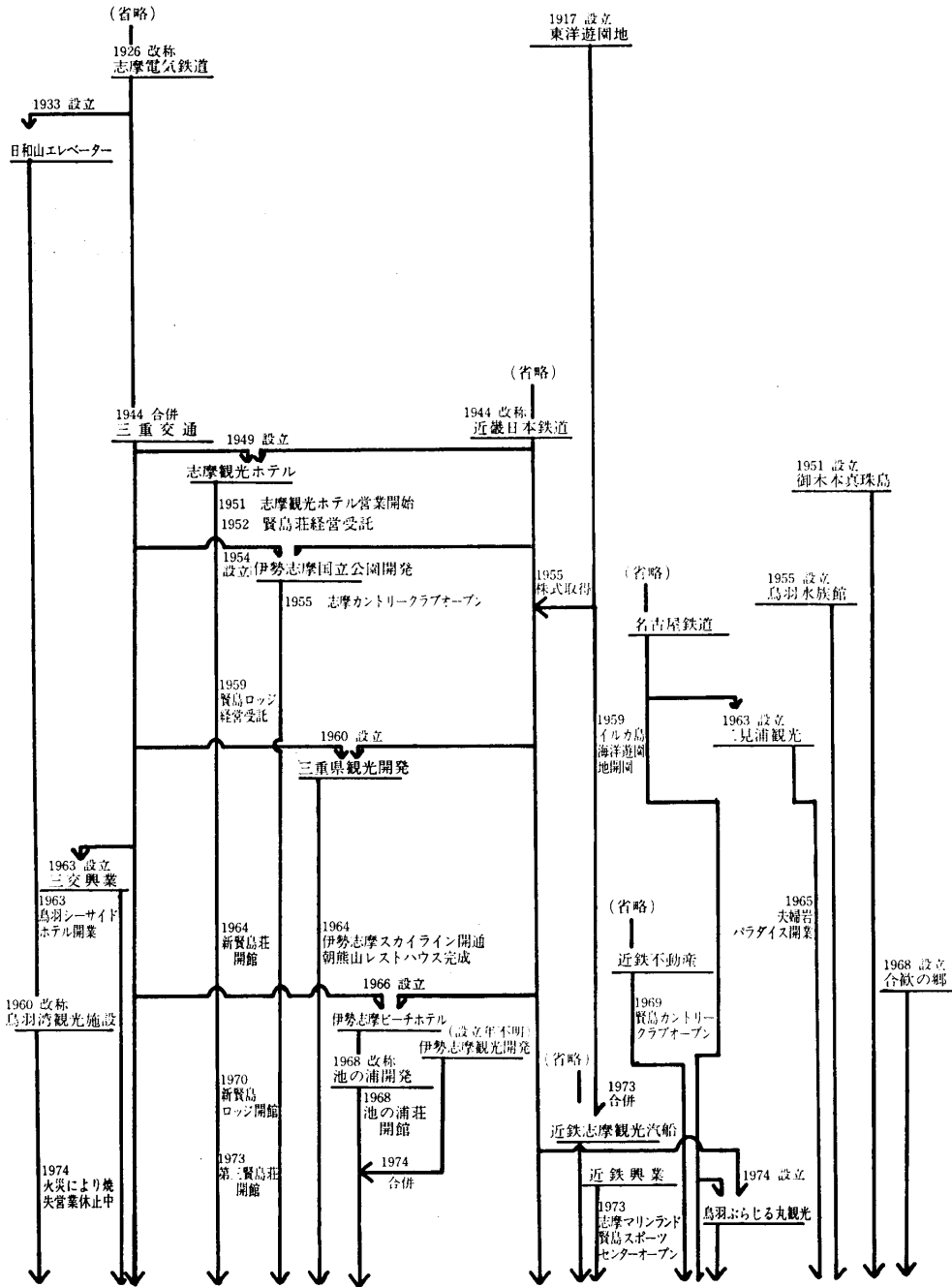


図4 伊勢志摩における観光施設と企業の立地の歴史的推移(筆者原図)

養を中心に発達し、観光産業といえば旅館施設業がほとんどを占めていた。昭和初期に至って国立公園の指定〔1934（昭和9）年〕によって自然公園の観光が加わり、第2次世界大戦後は自動車交通の発達によってドライブ・スポーツの要素がこれに加わった。こうして従来の静的・固定的観光から、動的・流動的観光へと様変わりしたのである。とくに1955（昭和30）年以降の高度成長期には、大手私鉄資本による大規模観光開発が盛んに行われた。山林・原野の広大な土地を開き、地元関連の中小資本の系列化を進めながら、ロープウェー・ケーブルカーを設け、ドライブウェーを通じ、デラックスホテル・大規模遊園地・ゴルフ場などを次々に建設していった。また海上にはカーフェリーや水中翼船を走らせて時間距離の短縮と海上観光を開発した。今や観光産業は肥大化し、多様化して観光産業が地域経済に与える影響は非常に大きなものとなったのである。当然観光開発主体は、単なる宿泊施設業にとどまらず、私鉄大手資本とその関連系列企業群からなる複合企業体に移っていった。

図5は産業別県内純生産所得額比をあらわしている。比較のために伊勢二見、鳥羽、奥志摩地区の他に伊勢・鳥羽両市を除く県内11市を取り上げた。観光3地区はいずれも第3次産業において県平均の47%を大きく上回り、伊勢二見60%、鳥羽64%、奥志摩56%となっている。現在の観光産業は、とくに主要観光地にあつては、総合企業としてサービス・商業・運輸業など第3次産業全般に及ぶとみられる。伊勢志摩の3地区以外に、第3次産業が50%以上の熊野・尾鷲両市は

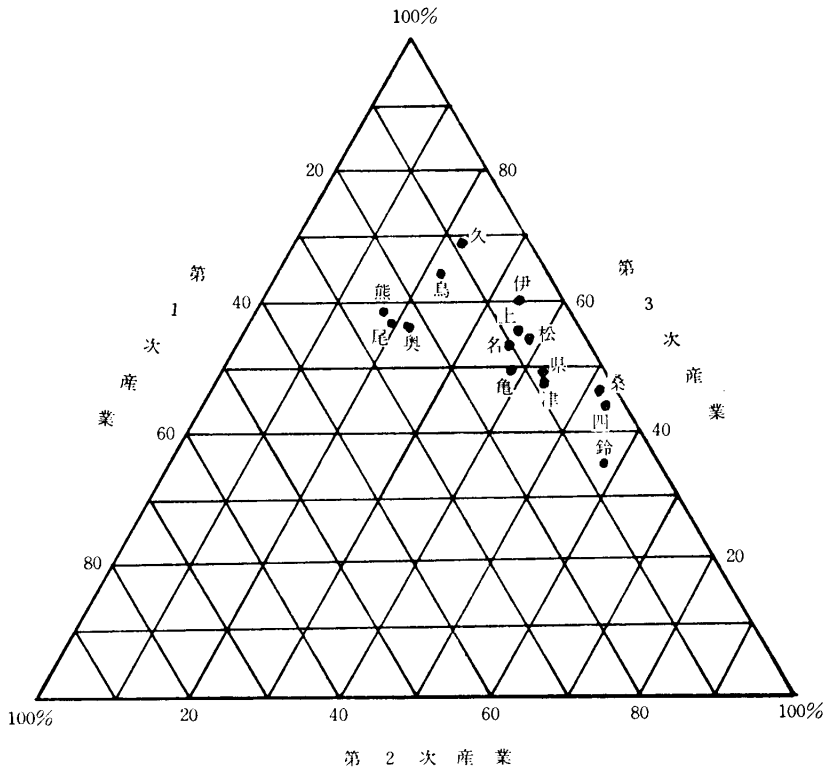


図5 産業別純生産所得比三角図表

図中の文字は県・観光地区・各市の頭文字をあらわす

表3 観光地区別産業別事業所数・従業者数

	三重県		伊勢二見地区		鳥羽地区		奥志摩地区	
	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者	事業所	従業者
総数	83,596	628,593	7,220	48,922	1,677	12,076	3,136	18,365
農林水産業	345	5,130	13	40	2	42	29	461
鉱業	189	3,069	10	173	3	121	1	7
建設業	8,797	59,649	688	4,510	112	745	279	2,394
製造業	12,512	219,882	873	12,915	188	2,409	314	3,100
卸売業・小売業	36,711	143,020	3,460	15,362	700	2,466	1,434	4,236
金融・保険業	856	15,026	95	1,351	9	215	19	352
不動産業	1,316	3,469	182	354	17	57	13	61
運輸・通信業	1,796	37,949	107	3,145	60	817	81	987
電気・ガス・水道等	207	4,573	6	273	13	39	10	162
サービス業	19,849	115,904	1,741	9,607	546	4,622	908	5,901
公務	1,018	20,922	45	1,192	27	543	48	704

資料：昭和50年事業所統計、伊勢二見地区は伊勢市と二見町、鳥羽地区は鳥羽市、奥志摩地区は磯部、阿児、大王、志摩、浜島の各町からなる。

吉野熊野国立公園、久居市は室生・赤目・青山国定公園に含まれる。伊勢志摩の3地区とそれら熊野・尾鷲・久居の3市は、いずれも第2次産業の比率が低く、文字通り観光地または観光都市といえる。それに反して、四日市・鈴鹿・桑名の3市は観光的要素も多いが（四日市・鈴鹿は鈴鹿国定公園、桑名は水郷県立公園に属す）、第2次産業の比率が格段に高く工業都市の色彩が強い。表3は産業（大分類）別事業所数と従業者数を示している。今従業者数からみると、県全体では第1位—工業（製造業）、第2位—商業（卸売・小売業）、第3位—サービス業の順となっているが、伊勢二見地区の場合は商業・工業・サービス業の順、鳥羽・奥志摩では共にサービス業が首位にきて、商業・工業がこれに次いでいる。伊勢二見は伊勢神宮・二見ヶ浦を中心に観光の歴史が古い割に観光要素の多様性に乏しく、他産業を含む複合的性格をもつに至ったものである。鳥羽・奥志摩は後発で大規模開発による近代的観光地としての色彩を色濃くもっている。直接国内観光客数およびその消費額が把握できれば、地域経済に対する観光産業の経済的地位を容易に明らかにしうるが、現在の時点では資料的に困難である。ただ県の観光公園課が外国観光客数および消費額を公表している。それによると、国際観光客数は1976（昭和51）年度に2万7000人を数え、そのうち宿泊実員数は2万1000人（78%）であった。その消費額は2億2200万円に達し、その内訳は食料34%、室料32%、みやげもの費17%、サービス料7%、その他7%、飲食料3%などとなっている。食料・室料・サービス料などは宿泊施設に関連するとみられ、それらが消費の中心であることを物語っている。国内観光客の場合は、もちろんその比率の大きさはかなり変動するとみられるが、宿泊施設関連が主体であることには変化はないであろう。

## 2) 観光開発の経済的効果

近年、東京をはじめ大阪・名古屋など大都市周辺では、民間大資本による大規模観光開発が盛んであるが、それは大都市住民の旺盛な観光レクリエーション需要に対応している。しかし、他の側面では地元経済の発展が大義名分にあげられる。とくに地方公共団体も観光開発に熱心で、その場合は有料観光道路や複数の観光地を結ぶ広域観光ルート網の形成が中心をなすが、その日

的は当然公益的なもので、地元経済の発展、所得の向上、財政の改善があげられる。しかし、民間資本の場合は利潤追求に走り、地元公共団体の場合でも適正な観光需要と遊離して、財政の改善に夢中となり、自然破壊をもたらす観光公害といわれるほどに全体の公益を失う例もしばしば見受けられる。第一、地元経済の発展をうたいながら、観光開発の経済的効果について本格的に分析した事例をほとんどみないのはどうしたことであろうか。本稿において乏しい資料にもとづき、あえて分析を試みた理由もそこに存している。

表4は観光地区(市町)別の分配所得および財政の歳出入決算額を示している。県全体の分配所得を100%とした場合、伊勢市の6.9%を別として、他はいずれも経済的規模の小さいのが特徴である。観光開発がこのような経済的に低開発地域を中心に行われていることを物語っている。1人当り分配所得額では県平均を100%とした場合に、伊勢二見・鳥羽両地区の85%と奥志摩各町74~67%の間にながりの格差が存在する。ただし浜島町の93%は例外である。財政規模は県平均が分配所得総額に対して約12%で、伊勢志摩の各市町はほぼ9~18%の間に位置している。地方税収入の歳入総額に対する比率は各市町の間でばらつきがみられる。県平均は29%で、伊勢市の33%、奥志摩の阿児町30%がこれを上回る他はいずれも平均を下回る。最低は大王町の12%である。他方、投資的経費では歳出総額に対する比率において、すべての市町が県平均の40%を下回るが、最高は鳥羽市と大王町の39%で地方税収入比率の低いところほど投資的経費支出の比率が大きいのが注目される。なお主要観光地では投資的経費の中で観光開発関連経費の占める割合が大きいと推測される。

表5は観光地区別人口推移をあらわす。1955(昭和30)年をベース(それ以後は市町村合併がほとんど行われていない)に1975(昭和50)年現在でみると、県全体が9%増であるのに対し、伊勢二見地区の8%増を最高に、他の2地区は減少を来している。観光開発が人口流出を阻止しえないことを示している。さらに表6は第3次産業県内純生産(所得)比と1人当り分配所得額比との間の相関を示している。国立・国定公園に係る三重県内の34市町村について、第3次産業の比率が高いほど1人当り分配所得比が高いという相関がほぼ成立するが、例外も存在する。第3次産業比60%以上で1人当り分配所得が80以下は奥志摩の志摩・阿児・磯部の3町であ

表4 観光地区別分配所得および歳出入決算額

	分配所得額A		1人当り分配所得額		歳入決算額B		歳出決算額		B/A	
	実数 (百万円)	比率 (%)	実数 (万円)	比率 (%)	総額 (百万円)	うち 地方税 (百万円)	総額 (百万円)	うち投資 的経費 (百万円)		
三重県	1,342,151.9	100	844,427	100	164,754	47,707	159,023	63,276	12.3	
伊勢二見	伊勢市	92,089.0	6.9	876,545	104	8,201	2,734	8,574	2,951	8.9
	二見町	5,969.0	0.4	717,595	85	693	160	580	0	11.6
鳥羽	鳥羽市	21,195.3	1.6	721,175	85	3,272	866	3,176	1,239	15.4
奥志摩	浜島町	5,664.9	0.4	782,335	93	966	274	946	328	17.0
	大王々	6,434.5	0.5	626,841	74	1,129	139	1,109	429	17.5
	志摩々	9,615.6	0.7	563,801	67	1,289	200	1,169	320	13.3
	阿児々	11,508.2	0.9	641,090	76	1,329	398	1,212	6	11.5
	磯部々	5,744.1	0.4	585,772	69	890	193	804	153	15.5

資料：企画課調整部統計課、県民所得推計、ただし分配所得額は48年度、歳出入決算額は49年度のもの。

表5 観光地区別人口推移

	昭和30年	35年	40年	45年	50年
三重県	1,485,582 100	1,485,054 100	1,514,467 102	1,543,083 104	1,626,002 109
伊勢二見地区	105,406 100	107,304 102	110,588 105	111,776 106	113,784 108
鳥羽地区	30,121 100	30,521 101	30,098 100	29,462 98	29,346 97
奥志摩地区	66,628 100	65,266 98	63,640 96	62,032 93	62,415 94

資料：国勢調査

表6 第3次産業純生産比と一人当たり分配所得額比の相関（昭和48年度）

B \ A	61~80	81~100	101~120	121~140	計
61 ~ 70	1	1		1	3
51 ~ 60	2	4	1		7
41 ~ 50	4	3			7
31 ~ 40	6	3	1		10
21 ~ 30		6			6
11 ~ 20			1		1
計	13	17	3	1	34

A は総額に対する第3次産業の純生産所得額比 (%)

B は県平均を100とし国立・国定公園関係市町村の一人当たり分配所得額比

る。また第3次産業比が11~20%で、1人当たり分配所得比101~120は鶴殿村で、ここでは第2次産業比が83%に達している。観光開発、それも大規模開発が必ずしも県民1人当たり所得に結びつくとは限らないし、また人口流出を阻止する要因となりえないという事実が明らかに存在する。この原因究明にはなお詳細な実証的分析を必要とするが、今後の大きな課題であることは間違いないところであろう。

## 5 ま と め

今日、著名な観光地として知られる伊勢志摩の観光開発の発展過程を、観光活動に不可欠な交通網の整備と、観光客の流入を誘発する観光施設（資本）の立地との観点から考察した結果、つぎのことが明らかになった。

- (1) 観光地としての伊勢志摩の発展の基盤は伊勢神宮の存在であり、発展の初期段階では外部から伊勢へと達する交通機関の整備と、外宮・内宮・二見・朝熊を結ぶ交通の近代化が図られ、伊勢二見地区の観光的性格を強めた。
- (2) 近代交通網の整備の進展と共に、観光の対象は鳥羽・賢島などの志摩地区へと面的拡がりをもせていった。

- (3) 伊勢志摩の観光地としての発展は、域内の近代交通機関の発達と緊密に結びついていて、交通機関の整備には近鉄資本がイニシアティブを握り、域内交通企業を合併・買収・権利譲受によって統合し、ほぼ域内交通を独占していった。
- (4) 観光施設（資本）の立地をみると、既に伊勢神宮という著名な観光ポイントを有していた伊勢二見地区においては、大規模な施設は必須のものではなかったため積極的な展開はみられなかった。志摩地区においては交通網の整備と共に鳥羽・賢島を拠点として観光施設（資本）の立地が積極的に展開された。このような展開の中で近鉄資本は域内交通手段を占有している優位性のもとに大きな役割を演じ、観光施設（資本）の立地にもイニシアティブを握った。次に、伊勢志摩の観光開発による経済的効果を具体的データで考察した結果をまとめる。
- (1) 伊勢志摩は三重県観光産業の中で卓越した地位を占めている。それは主要観光地別利用客数および宿泊施設の状況からも明らかである。またそれは第三次産業の県内純生産（所得）額比率の高さとなってあらわれている。
- (2) 市町村経済の規模を分配所得額で示すならば、経済規模の小さいところほど観光産業が盛んで、観光開発が進んでいる。伊勢志摩各市町とも経済規模が小さく、それも伊勢市より鳥羽市さらに奥志摩各町と観光開発の新しいところほど、より小さくなっている。また地方税収入比の低いところほど観光投資が盛んであることがうかがえる。
- (3) 伊勢志摩地区の人口推移は、伊勢二見地区で人口増があるものの県全体の人口増加率よりも低く、鳥羽・奥志摩地区では人口減が生じている。観光開発は人口流出を阻止できないのではないのかという疑いがもたれる。第三次産業の純生産額比と一人当たりの分配所得比の相関をみても、全体として第三次産業の比率が高いほど一人当たりの分配所得が高いという相関は認められるものの、志摩・阿児・磯部町は例外である。この三町では第三次産業の比率が高いにもかかわらず、一人当たりの分配所得が低いため、観光開発が一人当たり町民所得に結びついていないことを示している。その原因についてはなお詳細な実証的分析が必要であるとしても、果して観光開発は人口流出を阻止できるか、地元の所得の向上に効果があるのかなど、今後に残された課題であることは明らかである。

## 注

- (1) 現実の輸送力としては国鉄は一日23往復（うち急行列車3往復）で名古屋・大阪への直通列車はないが、近鉄は特急および急行のみでも一日76往復（平日）が運転され名古屋・大阪・京都への直通列車がある。
- (2) 1911年に設立された伊勢鉄道も1926年に伊勢電気鉄道と改称するが全く関係のない同名会社である。
- (3) 1944（昭和19）年に営業が休止され1962（昭和37）年に廃止された。
- (4) 大阪（上本町）から宇治山田へは2時間40分の所要時間となった。
- (5) 大阪（難波）から賢島へは2時間30分、名古屋から賢島へは2時間4分の所要時間となった。
- (6) 志摩地方は古くから水が不足し観光開発にも障害となっていたが、1971（昭和46）年に三重県企業庁により志摩水道事業（志摩上水）が完成し、さらに1976（昭和51）年に拡張が行なわれたため、水の心配は解消された。

## 文 献

- 山村順次（1969）：伊香保・鬼怒川における温泉観光集落の発達と経済的機能・地理学評論、42—5  
 〃（1970）：箱根における温泉観光地域の形成・大東文化大学紀要（経済学部）、8  
 青木栄一・亀田郁子（1970）：黒部鉄道とその性格—電力資本と地域開発の一例。新地理、17—4

- 青木栄一 (1976) : 観光開発における都市鉄道の役割. 総合研究「巨大都市化に伴う空間生態の変容に関する報告書」.
- 池村 武 (1961) : 二見町の観光地理学的研究・地理学研究 (三重大学), 9
- 前田和夫 (1962) : 交通変遷から眺めた志摩の今昔. 三重県社会科研究会誌, 7
- ◇ (1963) : 伊勢志摩国立公園の観光の一考察. 地理学評論, 36-12
- 浜口 誠 (1975) : 観光と開発—伊勢志摩国立公園の実態—, 「三重県の地理」第5章第1節
- ◇ (1976) : 伊勢志摩, 「日本地誌」13, 349~367. 二宮書店
- 浅香幸雄・山村順次 (1974) : 「観光地理学」. 大明堂
- 近畿日本鉄道 (1960) : 「近畿日本鉄道50年のあゆみ」
- 三重交通 (1966) : 「20年のあゆみ」



## Expansion of Tourism Industry Development in Ise-Shima area and the Economic Effects

Ichiro KIKUCHI and Akihiko TANNO

*Department of Geography, Nara University of Education, Nara, Japan*

(Received May 1, 1979)

The present writers have revealed the following after research on the course of tourism industry development in Ise-Shima area which is well-known as a prominent tourist resort in Japan today, from the viewpoints of the equipment for a local modern traffic network and the location of tourism industry.

(1) The original development of Ise-Shima area as a tourist resort was based upon the existence of the Grand Shrines of Ise, and the tourist resort has made a marked expansion from Futami to Okushima by way of Toba with an advance of the equipment of modern traffic network.

(2) The big private railway enterprise—Kintetsu Company takes the leadership in the equipment of a modern traffic network which is inseparably related to the development of Ise-Shima area as a tourist resort and obtains the almost exclusive possession of traffic facilities in Ise-Shima area.

(3) Some big enterprises usually make an important distribution to the location of tourism industry and establish strategic points for tourism. Particularly the role of Kintetsu Company is very important in the location of tourism industry in Ise-Shima area together with the equipment of a modern traffic network.

(4) Tourism industry in Ise-Shima area holds a dominant position in Mie prefecture and the tourism industry development is largely carried on the economically underdeveloped districts in Ise-Shima area. Therefore it has a great effect on the regional economy.

(5) Though, generally speaking, an income for each person increases in proportion to the ratio of the tertiary industry with tourism industry as the center, it is not necessarily true in Ise-Shima area. And the tourism industry development is not effective against the outflow of population.