

# 面と線による広域観光連携の実態とその形成要因<sup>†</sup>

## －岐阜県飛騨地域のケーススタディー－

伊 藤 薫\*  
畠 平 徹\*\*

### 概 要

地域活性化の切り札の1つとして「観光産業」が各都道府県、各市町村で注目を集めてきている。その中で観光地の「線と面の広域観光連携」は、現在、常識といえるほど一般化し、重要視されている。この「線と面の広域観光連携」について、以下の3点の研究課題に取り組んだ。  
**研究課題1：広域観光連携協議会について、その実態を東海地方、岐阜県内市町村、飛騨地域について把握し、タイプ分けを行なう。**

全てを把握することが難しいほど多数の広域観光連携協議会が存在している。その主なタイプは、(1)地域の歴史的なまとまりがある面の連携(例：飛騨地域観光協議会)、(2)歴史的な街道による線の連携(例：ぶり街道推進協議会)、(3)自然物(例：山)による面の連携(例：環白山広域観光推進協議会)、(4)地域の特性による点の連携(例：信長公居城連携協議会)、などがある。

**研究課題2：広域観光連携の形成要因(有効性)について整理する。**

観光客にとっては、県境や市町村境は関係ない。選択肢が増えるほど観光客の満足度が向上する。旅行者とマスコミは、観光旅行について線や面での観光資源、観光情報があれば旅行商品や番組が作りやすいというメリットがある。市町村の立場での有効性としては、(1)「飛騨」のブランドイメージの活用、(2)費用とマンパワーの節約、(3)機能の相互補完、(4)情報交換や仕事のスキルの向上、(5)国の交付金の獲得に活用、がある。

**研究課題3：「線の連携」の代表例として「ぶり街道推進協議会」を紹介し、これが地域間交流の歴史の実態を反映したものであることを明確にする。**

ぶり街道推進協議会は前身組織から発展し、1999年度に3県の自治体などで発足した。「ぶり街道」の名称はこの20年ほど使われている新しい名称である。鱒は出世魚とされ、飛騨、信

<sup>†</sup> 本研究は、①平成23年度から平成27年度の岐阜聖徳学園大学経済情報学部研究助成(特別研究)(平成27年度の研究課題：岐阜県と東海地域の産業と人口に関する基礎的研究(その5)、研究代表者：伊藤薫)の一部と②平成27年度及び平成28年度岐阜聖徳学園大学経済情報学部教員研究費の一部を使用して実施した。本報告のために、取材で岐阜県高山市、飛騨市、下呂市、白川村、松本市及び富山市の各関係機関、また長野県松本市立博物館長の窪田雅之様、越中央壇会会長の米原寛様始め多数の方々にお世話になった。記して感謝いたします。しかし言うまでもなく、本報告に含まれる誤りは、全て筆者の責に負うものである。

\*、\*\* 岐阜聖徳学園大学経済情報学部。

州の人々に年越し魚あるいは正月魚として愛用されてきたが、江戸期・明治期に主に越中街道と野麦街道を通して運ばれた。鰯の輸送量などの統計資料は少なく、今後の研究の進展が期待される。越中と飛騨は、鰯ばかりでなく、様々な原材料、消費物資を通じて、経済的に深く結びついてきた。観光開発においては歴史資源が重要であるが、「文化と伝統の掘り起こし」を目指すぶり街道推進協議会の一層の活動が期待される。

## 1. はじめに

21世紀に入り、日本の地域人口の停滞あるいは減少が進むなかで、地域活性化の切り札の1つとして「観光産業」が各都道府県、各市町村で注目を集めてきている。観光産業振興によって、地域経済を活性化し、ひいては人口増加につなげたい地方自治体の熱い思いが込められている。

観光振興において重要なポイントは様々あるが、本研究では広域観光連携（観光地間の面と線による連携）に注目して、岐阜県飛騨地域におけるその実態とその形成要因の分析を試みたい。そして「線の連携」の代表例として、富山県富山市、岐阜県飛騨市・高山市、長野県松本市を結ぶ「ぶり街道推進協議会」を取上げる。観光施策において「面の連携」と「線の連携」が必要なことはほとんどの地方自治体で「常識」となっている<sup>(補論1参照)</sup>。

この広域観光連携は、地域経済研究において「地域間の競争と協力」の実態を明確にするという重要な意義を持つ。経済主体は競争のみをしているのではない。伊藤（2014a）などで示したように、観光地はお互いに連携することでその地域全体の集客を最大化しようとするが、しかし一方で日帰り客に比較して単価の高い宿泊客は自分の観光地に吸引しようと競争している<sup>(注1)</sup>。同様に各観光地の旅館・ホテルはその観光地の入込宿泊客を最大にするようにお互いに協力するが、その地域の宿泊客を自分の旅館・ホテルに吸収すべく努力している。すなわち、競争と協力は観光地間でも観光地内部でも重層的に行なわれているのが実態である。

以上を踏まえて、本研究においては以下の3点の研究課題に取り組みたい。

**研究課題1：広域観光連携協議会について、その実態を東海地方、岐阜県内市町村、飛騨地域について把握し、タイプ分けを行なう。**

**研究課題2：広域観光連携の形成要因（有効性）について整理する。**

**研究課題3：「線の連携」の代表例として「ぶり街道推進協議会」を紹介し、これが地域間交流の歴史の実態を反映したものであることを明確にする。**

先行研究について述べる。飛騨地域の観光に関する一般的な解説記事は高山、白川郷をはじめ多数存在するが、学術論文である先行研究は少ない（伊藤薫 [2015a] を参照）。伊藤は26点の先行研究を見出しているが、それらの先行研究において飛騨地域の「地域間連携」を主要なテーマとしたものは残念ながら未見である。中部経済連合会（2007）は、

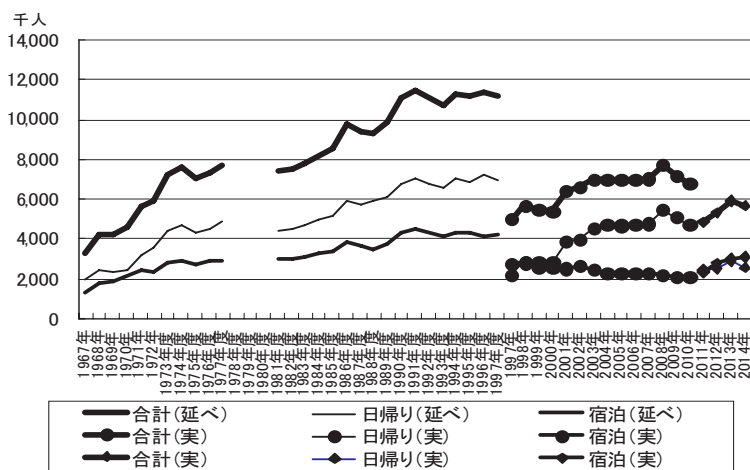
観光においてLLP（有限責任事業組合）の活用を提言しているがほとんど実現していない。また石井・麻生・神頭・駒木・張（2015）においては一部の観光協議会の存在が紹介されている。全国の他地域の広域観光連携に関する先行研究については更にサーベイの必要がある。

ぶり街道文献については、飛騨騾を含め包括的で詳しい解説が、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修（1999）、松本市立博物館編（2002）にある。近世の飛騨と越中の交易に関しては米原寛（2005）が詳しい。

さて、本論に入る前に、飛騨地域の観光について近年の動向を概観しておこう。

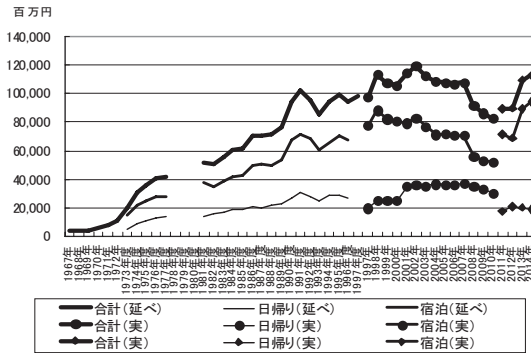
観光統計はしばしば改定されてきており、図1-1に示したように飛騨地域の観光客数はグラフで示すと大きな段差が2度にわたってできている<sup>(注2)</sup>。年次によって延べ数と実数の差異が大きいのがこれは統計調査方法の改定による。しかし大まかな動向を見れば、一貫して増加傾向を示していることがわかる。ちなみに2014年の飛騨地域の実入込客数は、567万人（日帰り258万人、宿泊309万人）であった。

観光消費額は、金額ベースであって調査時期による改定の差異は小さい（図1-2）。1967年以降長期にわたって増加傾向であったが、リーマンショックのあった2008年以降は低迷していた。しかし2013年以降は回復して2014年は1,228億円（日帰り186億円、宿泊941億円）に達した。飛騨地域総生産額（GDP）に対する観光消費額の割合は15%から18%程度に達しており、観光産業が飛騨地域の主要産業であることは明確である。



注) 1997年から2010年は「全国観光統計基準」(暦年、実人員)による数値。  
1978年度から1980年度は、地域区分が不一致のためにデータが欠落。  
出典) 岐阜県観光課「岐阜県観光レクリエーション動態調査」各年及び「岐阜県観光入込客統計調査」(2011年から2014年)より筆者作成。

図1-1 飛騨地域の観光客の推移  
(1967年～2014年)



注) 1997年から2010年は「全国観光統計基準」(暦年、実人員)による数値。  
 1978年度から1980年度は、地域区分が不一致のためにデータが欠落。  
 出典) 岐阜県観光課「岐阜県観光レクリエーション動態調査」各年及び「岐阜県観光入込客統計調査」  
 (2011年から2014年)より筆者作成。

図 1-2 飛騨地域の観光消費額の推移  
 (1967年～2014年)

## 2. 岐阜県を中心とする観光地の広域連携の実態

### 2.1 中部経済産業局調査による東海地域と岐阜県の観光連携

観光地の広域連携は、①県境を越える連携、②県内市町村間の連携、③市町村内部の連携の3タイプに分けられる。本研究では都道府県間の連携、市町村間の連携の両者を「広域連携」と定義し、その実例を岐阜県を中心に紹介する。表2-1に経済産業省中部経済産業局(2005)の調査結果を示した。この資料はやや年次は古いものの、多種多様な連携の形態があることが分かる。

表 2-1 岐阜県市町村と東海地域における観光連携への取組(2005年度)

活動内容: 1. パンフレット作成、2. 共同PR、3. イベント開催、4. 総合交流の実施、5. その他

(1) 岐阜県市町村			
No.	名称	事務局	活動内容
1	「日本歴史街道」美濃・中仙道連合	美濃加茂市	1, 3, 4
2	加茂広域事務組合観光部門	美濃加茂市	1, 2, 3
3	岐阜・下呂・郡上観光宣伝協議会	岐阜市(H16)	4
4	岐阜県恵那市岩村町とのふるさと交流	なし	2
5	岐阜県観光連盟	(社)岐阜県観光連盟	2
6	(社)奥飛騨温泉郷観光協会	(未記入)	1, 2, 3
7	セントリア連携・活用岐阜圏域推進協議会	岐阜地方振興局	1, 2
8	東濃観光連盟	多治見市観光協会(H16)	1, 2, 3, 4
9	西美濃広域観光推進協議会	大垣市	1, 2, 3, 4
10	東美濃広域観光ネットワーク会議	中津川・恵那広域行政事務組合	1, 2, 3, 4
11	東美濃高原観光連盟	恵那市観光協会(H16)	1, 2, 3, 4
12	飛騨観光宣伝協議会	JR東海	1, 2
13	飛騨高山・国際観光モデル地区整備推進協議会	高山市	1, 2
14	美濃ミュージアム街道協議会	岐阜県	1, 2
15	民俗街道連合	高山市	1, 2
(2) 広域連携(県境を越えるもの)			
No.	名称	事務局	活動内容
16	西美濃・北伊勢観光サミット	大垣市商工観光課	1, 2, 3
17	東海環状都市地域交流連携推進協議会	豊田市	1, 2
18	北近江・西美濃地域ふれあい協議会	大垣市	1, 2, 3, 4
19	東海地区外国人観光客誘致促進協議会	岐阜県	1
20	やきもの産地交流連携推進協議会	四日市市(H16)	4
21	日本ライン広域観光推進協議会	大山市	1, 2, 4
22	飛騨・木曾川国定公園連絡協議会	各務原市	1, 2, 4
23	「日本歴史街道」美濃・中山道連合	美濃加茂市	1, 2, 3
24	日本最古街道連合	七宗町	1, 2, 3
25	斑白山広域観光推進協議会	石川県	1, 2
26	飛騨線観光協会	五箇山観光協会	1, 4
27	中京圏国際観光交流促進協議会	中部運輸局	2, 3
28	三遠連携・伊勢志摩広域観光連絡協議会	豊橋観光コンベンション協会	1, 2

注) 同一と思われる団体は、整理して掲載した。

資料) 経済産業省中部経済産業局「東海観光交流連携推進モデル調査報告書」2005年3月、31-32ページより筆者作成。

## 2.2 白川村の観光連携

第2の実例は、白川村の観光連携である（表2-2）。白川村は、白山を擁する石川県や世界遺産である五箇山がある富山県と県境を接している。そのために他県との広域連携の実例が多い。様々な観光連携がなされていることが分かる。

表2-2 白川村が参画する観光広域行政組織（2016年度）

No.	名称	構成団体
1	白山国立公園岐阜県協会	郡上市、高山市、白川村
2	環白山広域観光推進協議会	岐阜県、石川県、福井県、白山市、郡上市、勝山市、大野市、白川村
3	環白山保護利用管理協会	環白山に関する民間組織、石川県、白山市、郡上市、白川村
4	白山林道振興協議会	白山市、白川村各地元協力会等
5	白山市・白川村観光都市交流に関する協定	白山市、白川村
6	飛騨観光宣伝協議会	JR東海、濃飛バス、飛騨3市1村自治体、飛騨3市観光協会
7	飛騨地域観光協議会	飛騨3市1村自治体
8	東海外国人客誘致促進協議会	東海4県、東海4県の参画自治体
9	天生県立自然公園協会	飛騨市、白川村
10	飛越能経済観光都市懇談会	富山県西部地域、石川県能登地域、飛騨3市1村自治体
11	越中・飛騨観光圏協議会	富山県西部地域、飛騨2市1村自治体（平成26年度末終了）
12	全国街道交流会議	全国の参画自治体
13	日本で最も美しい村連合	全国49の町村及び地域（白川村は脱退）
14	松本・高山・金沢・白川広域観光ルート推進協議会（旧・名称）	松本市、高山市、金沢市、白川村
15	飛騨高山観光コンベンション協会	高山市、白川村、高山市の各観光協会等（インバウンド系）
16	北陸飛騨3つ里街道誘客推進協議会	金沢市、高山市、南砺市、白川村（国内系、平成28年度に14と合併予定）
17	日本のふるさとの心を守り育てる飛越協議会	岐阜県、富山県、飛騨2市1村、高山市、砺波市、南砺市

資料）白川村資料により筆者作成。

## 2.3 飛騨3市1村の主な観光広域連携とタイプ分け

表2-1と表2-2により、各市町村が加入する観光広域連携組織は非常に多種多様なものがあることが判明した。

本節では高山市、飛騨市、下呂市、白川村が加入している主な観光連携について、表2-3に示した。同じような組織（飛越能経済観光都市懇談会）があったために廃止された観光協議会としては「越中・飛騨観光圏協議会」（2014年度末廃止）がある。またかつては、岐阜市・下呂市・高山市からなる観光協議会が存在したと取材で聞いた。行政が関わる観光協議会は廃止されにくいと思われるが、新規発足、あるいは加盟メンバーの変更、あるいは廃止は、時々あるように思われる。ぶり街道推進協議会の組織は様々な変遷があったが、これについては第5-2節で紹介する。

表2-1から表2-3に示していない観光広域協議会は他にも多数ありその例としては、JAPAN ALPS 広域観光都市連携会議（富山市、大町市、安曇野市、飛騨市、高山市、松本市、塩尻市、HPあり）、飛騨地酒ツーリズム協議会（高山市、下呂市、飛騨市、白川村）、飛越交流ぶり・ノーベル出世街道推進協議会などが知られている。

主なタイプ分けをすると以下のようなになる。

### タイプ1：地域の歴史的なまとまりによる面の連携

例1：飛騨地域観光協議会（高山市、飛騨市、下呂市、白川村）

このケースは、「飛騨の国」の面的な繋がりである。飛騨一国は江戸期初期には長森家の領地として、その後は幕末まで天領であった。観光PRにおいても「飛騨の国」はブランド力が高く、「面の連携」をするのは全く自然ななりゆきである。2005年前後の市町村合併に伴い、国内向け組織の「飛騨広域観光推進協議会」とインバウンド向け組織である



表2-3 飛騨地域の主な広域観光連携

No.	名称・構成組織	設立時期	目的	事業内容	その他
1	飛騨地域観光協議会(下呂市、高山市、飛騨市、白川村)	統合前の旧組織は、1985年頃発足。2005年3月(合併でリセットした)。	市町村合併に伴い、「飛騨広域観光推進協議会」と「飛騨・高山国際観光モデル地区整備推進協議会」を統合し、多様化する観光客のニーズに対応した、広域的かつ弾力的な事業実施を目的としている。	飛騨地域のパンフレット等作成、海外キャンペーン、北陸新幹線対策事業①国内誘客(パンフレット作成など)、②海外誘客(Webページ作成、観光展来店)、③北陸新幹線特別対策(首都圏プロモーション等)④飛騨のブランドイメージを上げる、⑤ルートで回る観光商品の開発)	予算は平成26年度1,214千円(負担金:高山市2,885千円、飛騨市869千円、下呂市1,420千円、白川村426千円)
2	松本・高山・金沢・白川郷誘客協議会(高山市、松本市、金沢市、白川郷)	1989年4月に「松本・高山・金沢国際観光ルート整備推進協議会」設立。2009年4月に白川郷が加わり、現名称となる。	外国人観光客の誘致を図るための国際観光地区の整備と国際観光の振興を図る。	海外プロモーション、海外メディア・エージェント招聘等	予算は平成26年度3,673千円(各市1,000千円、村100千円)
3	飛越能経済観光都市懇談会(岐阜県、富山県、石川県、高山市、下呂市、飛騨市、白川村、南砺市、砺波市、小矢部市、射水市、高岡市、水見市、羽咋市、七尾市、輪島市、珠洲市、10市の商工会議所)	1996年6月	飛騨、富山県西部及び能登にまたがる地域の経済・観光に関する資源の有効活用を図り、地域の活性化を推進するため、当該地域の関係県並びに関係都市が連携して、情報交換、調査検討及び事業を行うことを目的とする。	当該地域の経済・観光に関する共通課題についての情報交換及び調査検討 当該地域の経済・観光の振興を図るための事業	
4	ぶり街道推進協議会(高山市、飛騨市、富山市、松本市、3県の経済・観光関連団体、国土交通省の各国道事務所)	1999年9月1日(前身の「ぶり街道研究委員会」は1996年度に発足)	安房トンネルの開通(1997年)を機に広域観光の推進、物産の振興並びに観光基幹道路の整備などの諸事業や観光に関わるその地域独自の文化・伝統の掘り起こしと活性化を図る。	観光と物産の宣伝販売事業、ぶり街道の歴史と文化の掘り起こしと発信、圏内の道路整備(サービスマリアの観光キャンペーン、パンフレット配布、スタンプラリーの実施など)	予算は平成26年度1,214千円(負担金 市170千円、経済観光団体30千円)
5	岐阜・下呂・郡上観光宣伝協議会(岐阜市、下呂市、郡上市)	2002年4月	岐阜県を代表する主要観光地である岐阜市、下呂市、郡上市の三市が協同して観光客の誘致及び宣伝を行い、お互いの相乗効果を図り、パブリシティの効用を一層高める。	国内誘客(観光展典、パンフレット作成など)、海外誘客(旅行会社招請、モニターツアー実施、広告掲載など)	
6	下呂・中津川広域観光振興協議会(下呂市、中津川市)	2010年7月	両市の資源等を連携して利用することにより、双方の観光客の誘致及び宣伝を行い、お互いの相乗効果を図り、パブリシティの効用を一層高める。	JR東海とのタイアップツアー商品支援、観光展典、旅行会社招請など	
7	北陸・飛騨・信州3つ星街道誘客協議会(高山市、金沢市、南砺市、白川村、松本市ほか、各自自治体の観光協会)	2013年2月1日(2016年3月に松本市が加わり、「北陸飛騨3つ星街道誘客推進協議会」から名称変更)	北陸新幹線金沢開業を契機として、圏域全体の魅力向上を図るため、世界遺産や3つ星観光地(フランス・ミシュラン社による)といった我が国屈指の観光資源を有する金沢市、高山市、南砺市、白川村、松本市の観光誘客の推進に向けて官民一体となって取り組むことを目的とする。	広域観光における連携や情報発信、交通アクセス向上、国内外から圏域への誘客促進	予算は平成26年度22,120千円(各市負担金なし)。(財団法人高速道路交流推進財団の支援事業:平成25~27)公式HPあり「北陸飛騨3つ星街道の旅」
終了	越中・飛騨観光圏協議会(高岡市、射水市、水見市、砺波市、小矢部市、南砺市、高山市、飛騨市、白川村ほか各自自治体の観光協会及び商工会議所など)	2010年3月(2014年度末で終了)	富山県と岐阜県の両県にまたがる県境を越えた観光圏を整備することで、新たな観光ルートを形成し、国内外からの観光客の来訪や滞在(2泊3日以上)を促進する。		2014年度末終了。同じような組織(飛越能経済観光都市懇談会)があったため、また補助金がなくなったため。

資料)高山市「国際観光都市 飛騨高山 観光振興による地域活性化」(2016年2月19日入手)の他に各市村の取材により筆者作成。

「飛騨・高山国際観光モデル地区整備推進協議会」を統合し、発足した。

こうした面的な繋がりは、表2-1に示した西美濃広域観光推進協議会にもみられる。西美濃は、江戸期においては戸田藩10万石の領地に含まれる市町村が多く、現在でも地域のまとまりがある。西美濃は観光において面的な連携をするのは自然ななりゆきである。

「飛騨観光宣伝協議会」は、事務局がJR東海であることから分かるように、民間企業を中心としたPR組織である。

#### タイプ2：歴史的な街道による線の連携

例2：ぶり街道推進協議会（高山市、飛騨市、富山市、松本市、3県の経済・観光関連団体、国土交通省の各国道事務所）

ぶり街道は、江戸期の貴重品であった冬場の鰯が越中の国（富山市）から飛騨の国（飛騨市、高山市）を経由して信濃の国（松本市）まで運ばれたことに着目した線の連携である。ぶりという商品の輸送ルートのみならず、多くの商品の流通ルートであって経済面の結合があり、また文化の伝播ルートでもあった。地域間の繋がりの実態があったことがこの線の連携の基礎となっている。このぶり街道については、第5節で詳しく報告したい。

こうした街道による線の連携は、表2-1の「日本歴史街道」美濃・中仙道連合、川による線の連携として「日本ライン広域観光推進協議会」の例がある。

#### タイプ3：自然物（山）による面の連携

例3：環白山広域観光推進協議会（岐阜県、石川県、福井県、白山市、郡上市、勝山市、大野市、白川村）

日本三霊山の一つ、白山を中心とした面的な連携である。長い文化的な歴史資源と、豊富な自然資源に恵まれている。白山国定公園が設置されている。

#### タイプ4：地域の特性による点の連携

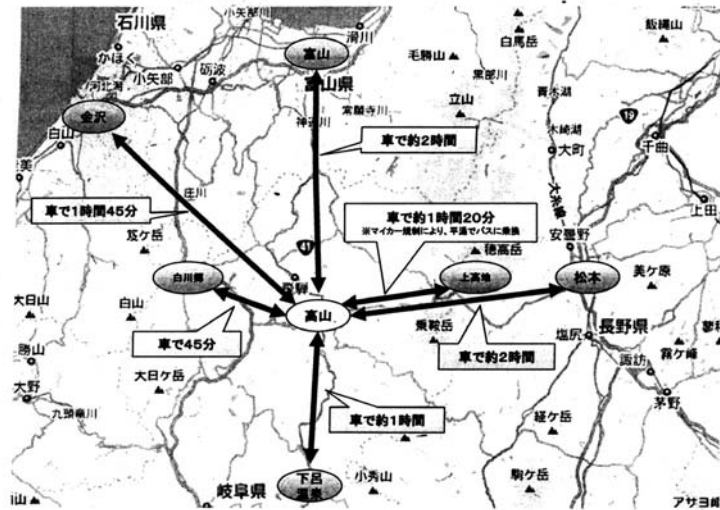
例4：「信長公居域連携協議会」（岐阜市、清須市、小牧市、近江八幡市）があり、また「日本で最も美しい村連合」があるなど自治体の様々な工夫がみられる。最近発足した例としては、2016年7月13日設立の「杉原千畝ルート推進協議会」（岐阜県八百津町、金沢市、敦賀市、白川村、高山市）がある。

以上のように、各自治体はあらゆる機会を捉えて「面の連携」「線の連携」をしようとしているといえよう。

## 2.4 連携を活かした観光戦略：ハブ化

図2-1は、高山市（2016）の39ページに掲載されている図である。説明に「近隣観光地＝広域観光として重要な連携先（観光客の視点、周遊ルート＋連携先同士の相乗効果）」とある。この図2-1から、高山市が連携・協力の相手として、白川郷、金沢、富山、上高地、松本、下呂温泉を重視していることが明瞭である。そしてこれらの観光地と実際に

近隣観光地＝広域観光としての重要な連携先  
 (観光客の視点、周遊ルート+連携先同士の相乗効果)



出典) 高山市「国際観光都市 飛驒高山 観光振興による地域活性化」(2016年2月19日入手) p.39

図2-1 高山市の広域観光連携

様々な広域連携を結んでいるのは表2-3に示されているとおりである。

この図2-1から、高山市は次のような集客戦略を持っていることが推測される。すなわち、高山市は日本でも有数の観光地に取り囲まれており、線の観光でも面の観光でもその中心(ハブ)に位置している。観光消費額において、日帰り旅行と宿泊旅行では大差があることが知られているが、宿泊客の増加による観光消費額の増加を志向して、ひいては地域のGDPの増加と人口増加を期待して、「ハブ観光地化」を目指す観光戦略をとっている、ということである。近隣の優れた観光地の中でハブの役割を果たすことで、宿泊客の増加、観光消費額の増加を目指していると推測される。

しかし同様な観光戦略を取っているのは、恐らく金沢市や松本市も同様であろう。観光地の広域連携はまさしく地域間の「協力」の一形態であるが、同時に観光地は「競争」も行なっているのである。

3. 広域観光連携の形成要因(有効性)

観光振興において「線や面の連携」は、今や「常識」であって何も目新しいことではない。それでは、連携することによって得られる「有効性」「メリット」は一体何であろうか。これを検討することから広域観光連携の形成要因が明確になる。3市1村に対する現在までの筆者の取材結果で整理をしてみよう。



### (1)観光客にとっての有効性

まず基本は「観光客には県境や市町村境は関係ない」という事実である。優れた観光資源に巡り合う機会が多いほど消費者の満足度は向上する。そこで県境や市町村境を越える線や面で優れた観光資源をまとめる方が消費者にとっては望ましい。

これに加えて、旅行形態の変化がある。昔は職場の慰安会のような団体旅行が盛んであり、この場合は、目的地は単一の宿泊地である場合が多かった。このケースの観光地 PR はその観光地のみで良かった。しかし現在は個人旅行が主流となり、多くの目的地を巡る旅行者が多くなり、線や面の観光資源の紹介が喜ばれる時代に変化した。選択肢が多いほど、観光客の満足度が上昇するであろう。その最たるものが外客の誘致であって、「海外旅行では、ピンポイントの旅行は少ない。そこで線、面が重要。つまり観光地間の連携が重要となる」（飛騨高山観光客誘致促進東京事務所）。

### (2)旅行業者・マスコミにとっての有効性

旅行業者にとっては、観光旅行について線や面での観光資源、観光情報があれば旅行商品が作りやすいというメリットがある。同じように、テレビ、新聞などのマスコミにとっては、単独市町村で番組を作成するよりは、線や面での観光情報を組み合わせた方が、質の高い番組を作成できる。

### (3)行政主体である各市町村にとっての有効性

これについては、3市1村の取材で様々なメリットが存在することが分かった。

有効性1：「飛騨」のブランドイメージの活用

観光誘客において、「飛騨」の持つブランド力は強力である。高山でさえも「飛騨高山」を多用している。古川のみでは分かりにくい「飛騨古川」は PR 力が強い。3市1村が「飛騨」を活用して、まとめて PR することにお互いに大きな意味がある。

有効性2：費用とマンパワーの節約

市町村が連携して大都会で PR する場合には、同一ブースを使用して数人の職員で運営することとなる。その結果、単独で PR するよりも費用は少なく、派遣するマンパワーも節約することが可能となる。同様に、海外での PR も単独で PR するよりも、地域が連携した方が費用とマンパワー（このケースでは英語・中国語などのできる職員）の節約になる。これは白川村のように職員数が総勢60名程度の行政組織では特に大きなメリットとなると聞いた。PR パンフレット作成においても分担することで費用とマンパワーの節約になる。

有効性3：観光地の持つ機能の相互補完

例えば、白川郷は宿泊能力が小さく、高山市は大きい。白川郷は高山市と組むことで、宿泊能力が小さい不利をカバーすることができる。一方、高山市は白川郷の合掌造りのイメージを利用して集客することができる。両者は、持ちつ持たれつの関係にある。

有効性4：情報交換や仕事のスキルの向上

広域連携の会議での情報交換が有用である。また仕事の方法が違う各自治体の仕事を相互に学ぶことができる。他都市のスキルを貸してもらえる。

有効性5：国の交付金の獲得に活用

現在の「地方創生交付金」は、連携していると獲得しやすい。政策連携（例：観光－移住・定住－雇用）、地域間連携（例：観光協議会）、官民連携（例：市町村－民間企業－銀行・信用金庫）がKPI（重要業績評価指標）として算出され、交付金の算出に利用されているという。

以上の有効性があるために、近隣の観光地同士の連携は既にみたように多数存在している。今までの取材では以下のような様々な声を聞いた。

- ・近隣の観光地は仲間である。金沢、高山、松本があって、これだけの観光客が来る。仲良くしてもらっている。白川では、こうした協議会は外から声を掛けてもらったと認識している。ライバルの観光地はない。周りは味方。観光は全てお互い様。県外とも協力している。（白川村）

- ・海外に対しては、「日本の観光地で協力」というスタンス。特に近いところとは、「協力」である。海外に対しては「まず日本を選んでほしい」ということ。（高山市）

- ・行政の作成する市のパンフレットは、その街の「素材」の紹介・羅列で終わってしまう。旅行者の立場からは、昔は高山のみで良かったかもしれないが、今はルートである。（高山市）

- ・連携で「飛騨」のブランドイメージを生かすことができる。観光客は県境や市町村境界は関係ない。（下呂市）

#### 4. 観光広域連携の実例（面の連携：飛騨地域観光協議会）

飛騨地域の面の観光広域連携の実例としては、「飛騨地域観光協議会」がある。

この協議会は2005年頃の市町村合併に伴い、2005年3月に「飛騨広域観光推進協議会」（国内向け）と「飛騨・高山国際観光モデル地区整備推進協議会」（海外向け）を統合し、多様化する観光客のニーズに対応した、広域的かつ弾力的な事業実施を目的として発足した。

飛騨の3市1村は、古くから「飛騨の国」であり、また江戸期には天領として地域的な結合があった。また3市1村がそれぞれ国内有数の優れた観光地であって、「白川郷・五箇山の合掌造り集落」は1995年に世界遺産に登録され、高山市の古い町並みは1979年に重要伝統的建造物群保存地区に選定され、下呂温泉は千年の歴史を持つ日本三大名泉であり、飛騨古川は「みごとなほど、気品と古格がある」と司馬遼太郎に評された城下町（司馬遼太郎（1990、p.274））である。そこで3市1村が面的な観光広域連携をするのは、説明が不要なほど自然ななりゆきであるといえよう。

## 5. 広域観光連携の実例（線の連携：ぶり街道推進協議会）

### 5.1 越中・飛騨・信州の地域間交流の歴史

富山県（越中）、岐阜県（飛騨）と長野県（信州）の線による歴史と文化を活かした広域観光連携の具体例として、「ぶり街道推進協議会」がある。「ぶり街道」の歴史と文化については第5.3節で概説する。

この3地域の間には、古くから地域間交流が存在するが、例えば以下のものがある。

- ・越中・飛騨・中南信は、かつてひとつの文化圏・経済圏を形成していたのである（市川健夫（1999c））。
  - ・文化の伝播は飛騨から越中へ、物資の輸送は越中から飛騨へという立地条件による役割分担がおのずから決まっていた（米原寛（1999））。
  - ・神通川の扇頂部に広がった八尾町を中心とする周辺部の寺院の多くは、戦国時代の終わり頃に飛騨から移転してきたものである。おわら踊りで有名な八尾町の間名寺がその代表的なケースであろう（米原寛（1999））。
  - ・明治4年（1872年）の廃藩置県にあたり、飛騨国の吉城（よしき）・大野・益田（ました）三郡には、信濃国の筑摩（ちくま）・安曇（あずみ）・諏訪・伊那の四郡とともに、筑摩県が設置された。筑摩県庁は松本城に、支庁は高山にあった旧飛騨代官所に置かれた（市川健夫（1999a））。
  - ・松本では（筆者注：明治5年10月に）「信飛新聞」が刊行された（市川健夫（1999a））。
  - ・長野県旧奈川村の寄合渡地区に伝わる「奈川獅子舞」は、明治末期から大正初期頃に越中の砺波地方から出稼ぎに来ていた横井市蔵が地元の青年衆に教えて始まったという（松本市立博物館編（2002））。
  - ・昭和43年（1968年）明治百年記念事業として、松本・高山両市が姉妹都市になった。その理由は近世の昔から双方の交流がされてきた歴史に基づいている（市川健夫（1999a））。
- 本節では、「線の連携」の代表例として「ぶり街道推進協議会」を例にとって紹介し、「ぶり街道」が地域間交流の歴史の実態を反映したものであることを明確にしたい。

### 5.2 ぶり街道推進協議会の発足

表2-3によれば、ぶり街道推進協議会の概要は以下のようである。

名称：ぶり街道推進協議会

構成団体：高山市、飛騨市、富山市、松本市、3県の経済・観光関連団体、国土交通省の各国道事務所

発足時期：1999年9月1日（前身の「ぶり街道研究委員会」は1996年度に発足）

目的：安房トンネルの開通（1997年）を機に広域観光の推進、物産の振興並びに観光基幹道路の整備などの諸事業や観光に関わるその地域独自の文化・伝統の掘り起こしと活性化

を図る。

事業内容：観光と物産の宣伝販売事業、ぶり街道の歴史と文化の掘り起こしと発信、圏内の道路整備（サービスエリアの観光キャンペーン、パンフレットの作成・配布、スタンプラリーの実施など）

その他：予算は平成26年度1,214千円（負担金 市170千円、経済観光団体30千円）。

現在のぶり街道のルートは、ぶり街道推進協議会の作成パンフレット（図5-1参照、2016年4月入手）によれば、(1)富山市から高山市へは、国道41号線を南に進み、猪谷関所館付近で国道41号線の越中東街道と国道360号線の越中西街道に別れ、飛騨古川の手前で再び合流して高山に至るルートであり、(2)高山市から松本市へは、美女峠を通過して国道361号線を東に進み、野麦峠を通過して国道158号線を東に進んで松本市へ進むルートとされている。

この「ぶり街道推進協議会」の発足には前史があり、市川健夫（1999c、中日新聞1998年2月11日の記事を引用）、1998年10月1日付け岐阜新聞、1999年2月2日付け岐阜新聞の記事によれば、その事情は総合すると以下のようである。

- ・1996年度に、「ぶり街道研究委員会」として建設省の補助金を得て誕生した。建設省が3カ年計画でぶり街道を生かした街道整備を進めるため、沿線の3県17市町村や経済団体、企業に呼びかけて結成。街道の歴史的な検証と街道整備のイメージを固めた。

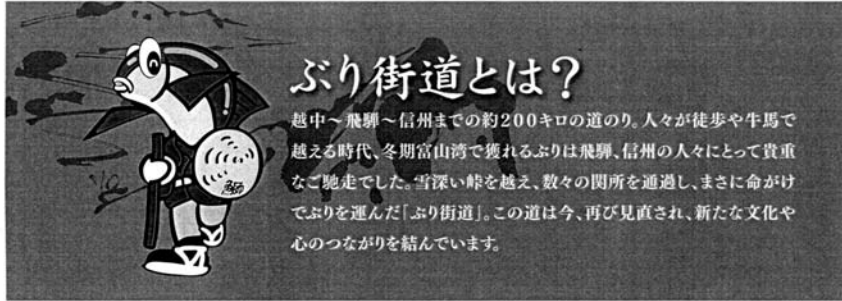
- ・ぶり街道研究委員会の提言を受け、1997年10月29日に「ぶり街道整備促進協議会」（会長・蓑谷穆飛騨高山観光協会会長、高山国道事務所の呼びかけによる）に名称を変え、街道づくりの姿勢を示した。参加自治体は、富山県3市町村（富山市、大沢野町、細入村）、岐阜県10市町村（高山市、丹生川村、朝日村、高根村、古川町、国府町、河合村、宮川村、神岡町、上宝村）、長野県4市町村（松本市、波田町、奈川村、安曇村）の合計17市町村であり、更に、国、3県、経済団体、民間企業、関係住民が参加した。「街道憲章」とシンボルマーク・ロゴを制定した。

- ・1998年度は、11月以降「ぶり街道協議会」に名称を簡略化した。

- ・1999年2月2日付け岐阜新聞の記事によれば高山市西之一色町の高山グリーンホテルで、「ぶり街道推進協議会」の総会が開催された。新年度から新組織「ぶり街道推進協議会」として再スタートし、県境を越えたスクラムで活性化を図っていくことを決めた。

この3年間は建設省の補助金で運営してきたが、事業期限が切れた後組織をどうするか、課題となってきた。これとは別に高山、富山、松本の「三市ぶり街道協議会」を立ち上げる構想があり、この構想と「ぶり街道協議会」を発展的に一本化。行政や経済団体などの会費で運営する新組織で再スタートすることとなった。

- ・1999年9月30日、長野・岐阜・富山3県の17市町村と商工などの42団体が、富山市で「ぶり街道推進協議会」を設立した。この組織を通じて、3県にまたがる広域観光の推進や物産の振興、伝統文化の掘り起こしと発信などを図ることになった。



**ぶり街道そのルートとは？**

**越中から飛騨へ**

富山湾で荷揚げされたぶりは「越中街道」へ入り、険しい山道への入り口、世津へ。世津では現在の国道360号（途中から国道471号）にあたる「越中西街道」と、国道41号にあたる「越中東街道」に分かれます。「越中西街道」へ渡る際、当時は「籠の渡し」で神通川の対岸へ渡っていました。

飛騨国へ入ったぶりは、古川、国府を経由し高山まで運ばれました。高山では魚問屋を営んでいた「川上家」が一手にぶりを販売していました。



**飛騨から信州へ**

飛騨高山からは「江戸街道」に入ります。旧国道361号にあたる「美女峠」を越え、「野麦街道」へ入るとさらに難所の「野麦峠」を目指します。「野麦峠」を越えるといよいよ「信州」に入ります。「野麦峠」からは下り道。奈川、安曇、波田を経由し、ぶり街道最終地点の松本へ到着しました。



出典) ぶり街道推進協議会パンフレット (2016年4月入手)

図5-1 ぶり街道とは？

「ぶり街道」という言葉は、取材で数人の方々から共通して「昔はこういう言葉はなかった」と伺った。そこで今回、各種の文献により初出について調べた限りでは、雑誌記事は打保勉(1993)の「鰯街道」が最も早く、新聞記事では1992年8月6日付け中日新聞が最も早かった。また横山篤美(1988, p.41)には、「塩の道(筆者注:仁科街道(千曲街道)のこと)にならっていえば野麦街道は鰯の道と称してもよいわけです」とある。「ぶり街道」の呼び名は参考文献一覧にあるように2000年前後からの使用例が多い。そこで推測であるが、1996年度以来行なわれてきたぶり街道関連の委員会・協議会と1999年に発刊された市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鰯街道—その歴史と文化』が切っ掛けとなって行政やマスコミ、研究者によって広く使用され始めたように思われる。

なお「ぶり街道推進協議会」に類似した名称の広域観光協議会に「飛越交流ぶり・ノーベル出世街道推進協議会」がある。県道富山魚津線、県道富山港線、国道41号線の富山市から高山市まで延長約90kmのルートは、ぶり街道とノーベル街道が重複する地域である。そこで「街道を軸とした県境を越えた交流の活性化を図る」ことを目的として、2005年度



に発足した。現在のところ、富山県の富山市、国土交通省富山河川国道事務所、細入観光協会などの沿線活動組織で構成されており、富山県中心の活動となっている。そこで、飛騨地域に着目する本研究では、詳しい分析を行っていない。

### 5.3 ぶり街道にまつわる歴史と文化の概説

本節では近年、鰯街道（ぶり街道）と呼ばれている街道とそれに関連する越中、飛騨、信州の交流について概説し、ぶり街道が歴史的な地域間経済交流に根ざしたものであることを明らかにしたい。

鰯は後述するように、江戸期・明治期に越中富山から飛騨高山へ、飛騨高山から信州松本などへ牛・馬と人力（ボッカ（歩荷などと表記））で運ばれた。現在では輸送路としてのぶり街道は存在しない。そこでぶり街道について調べることは、街道そのものの歴史と文化、あるいは街道を通じた往時の地域間交流、とりわけ地域間経済交流について調べることとなる。今回判明したことの一部を以下に記したい。

本節の基礎資料は主に『定本 鰯街道－その歴史と文化』、『鰯のきた道』、『高山市史編纂資料第4号の1 高山市史街道編（下）』である。

#### (1)鰯とはどんな魚か

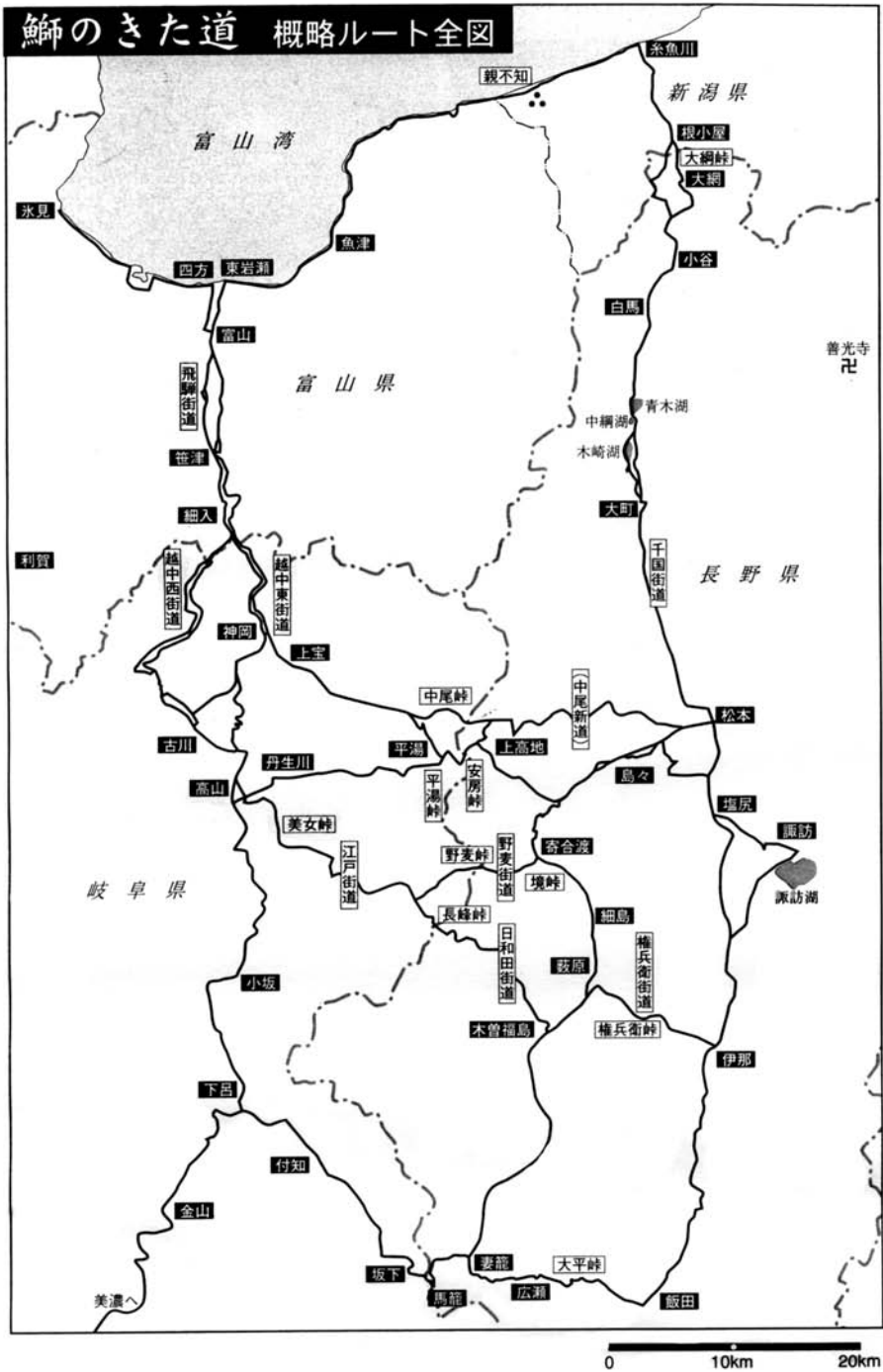
鰯は温帯性の回遊魚で、日本列島の沿岸各地にみられる。四歳魚で全長70cmの大魚に成長する。鰯は出世魚といわれるが、越中鰯で有名な富山県では、ツバエソ→コズクラ→フクラギ（以上は当歳魚）→ガント（ニマイズル）（二歳魚）→コブリ（ハマチ）（三歳魚）→ブリ（アオブリ）（四歳魚）→オオブリ（五歳魚以上）と呼び名が変わる。日本海側の富山湾などで獲れる「寒鰯」が最高といわれる。1メートル以上に成長したオオブリは大変うまいといわれる（『鰯のきた道』p.6-7）。

「飛騨鰯」は、能登や越中で漁獲された鰯は最高品といわれるが、生ではなく塩で加工され、歳取り魚、正月魚として飛騨から信州などへ運ばれた寒鰯を指す。飛騨、信州では、根強い人気で需要が大きく、価格は高価であった。そこで全ての世帯が、年末・年始に鰯を食べていた訳ではない、という。

（本節は、『定本 鰯街道－その歴史と文化』、『鰯のきた道』による）

#### (2)飛騨鰯の呼び名の始まりと終わりの時期

飛騨鰯の呼び名が使われ始めた時期については、胡桃沢勘司（1999、p.375）は「幕末期には有ったと見て良いと判断される」という。しかし代情山彦（1937、p.279）によれば、「江戸にまで使われたかは疑問であるが信州では相当広い部分にわたって通用した」、「飛騨の魚萬問屋へ入るまでは「佐平鰯」とか「かね松鰯」などと網持荷主の名で呼ばれたものが、高山の問屋で改めて買い下して出荷するとき、荷主連が取引関係者との間で新



出典) 松本市立博物館編・市川健夫監修『鱒のきた道』2002年、28ページ

図5-2 鱒のきた道(概略ルート全図)

たに「飛騨鰯」の名を作ったのが世間に広がったものと見るべきである」としている。

飛騨鰯の終わった時期について、『定本 鰯街道—その歴史と文化』(p.16)では、「近世を通じて越中から飛騨、もしくは美濃を経由して中南信まで鰯が運ばれていった。その鰯街道は、明治35年(1902)の国鉄篠ノ井線の開通、明治44年(1911)の中央本線の全通によって、その存在が忘れられていった」とされている。

なお参考として、海岸線の少ない富山藩領で捕れる魚の量はわずかであるために、飛騨行き魚はその大半を加賀藩領に負っていたため、加賀藩の魚仕法(筆者注:行政的制度)によるものであった(米原寛(2005)、p.56)、という。

### (3)歴史的な鰯街道のルートについて

鰯が越中から信州へ運ばれた歴史的な街道のルートは、大きく2分される。第1のルートが越中富山から飛騨高山へのルート(海岸部から内陸部へのルート)であり、第2のルートが飛騨高山から信州松本へのルート(内陸部相互間のルート)である(図5-2参照)。このルート以外にも信州へは糸魚川からの千国街道を経由して鰯が松本に入ってきているし、また高山から下呂を通して飯田方面へ、高山から木曾福島を経由して伊那方面にも鰯が届いているといわれる。本研究では、富山、高山、松本間のメインルートについて記述する。

第1のルートは、飛騨街道と呼ばれる。現在の富山市中野口が飛騨街道の起点であるといわれる。笹津(旧・大沢野町)で神通川の右岸を通る越中東街道、左岸を通る越中西街道に分かれる。寛永16年(1639)に富山藩が加賀藩から分藩したことにより、富山藩の物流は自分たちの領地のルート、神通川左岸の越中西街道を使うようになったという(『鰯のきた道』p.30-32)。東西の越中街道は高山市国府町の上広瀬で合流して、高山に至っている。

高山では肴問屋・川上哲太郎家が魚一手販売のお墨付きをもらっており、越中の魚は全てまず川上家に納められた。越中鰯も同様であり、年末に鰯市が開かれ、松本などの信州に送られた(『鰯のきた道』p.47)。

第2のルートは、高山から松本である。まず高山から江戸街道を通るが、美女峠を越え、ついで冬場の難所である野麦峠を越えた。更に寄合度から野麦街道(江戸街道と呼ばれた)の本線を離れ、新道を通して松本の伊勢町に到着している。高山では越中鰯と呼ばれたが、松本では飛騨鰯と呼ばれた(以上『鰯のきた道』による)。

さてこの主要な2ルートが選ばれた理由は何であろうか。

重要な理由の一つは、幕藩体制下では、流通の事情が現代ほどに自由でなかったことである。現代の感覚では、富山湾産の鰯と言えば、味の良さでも漁獲量でも氷見産の寒鰯の知名度が高いことから、「ぶり街道」の出発点が氷見市でなく富山市であることに違和感を抱きやすい。しかしながら、江戸時代の越中については、当初は越中全体が加賀藩の領地であり、1639年に加賀藩の分藩として富山藩が誕生してからも、十万石の富山藩領を除

く大部分が加賀藩領だった。加賀藩領で水揚げされた魚と領内に移入された魚は、当初は全て金沢へ運ぶようにとの統制（魚仕法）が強かった。しかし享保13年（1728）の改正によって、加賀藩領のうち金沢へ運ぶまでに魚が傷みやすい越中東部の新川郡と奥能登の珠洲郡・鳳至郡で獲れた魚の一部が他国へ移出されることが合法化され、富山や飛騨へ運ばれることが可能になったとのことである（米原寛（2005）および、ぶり街道推進協議会パンフレット p.3）。一方、飛騨側では、貞享5年（1688）に高山の川上善吉に肴問屋免許が与えられ、それ以来、越中から飛騨へ運ばれた魚はすべて川上魚問屋に納められることになり、荷主が直接に販売することは許されなかった（『鰯のきた道』 p.47）。

新川郡や珠洲郡・鳳至郡で獲れた魚のうち、飛騨に入ったすべての魚が、途中で売られずに、専売権を与えられた高山の川上魚問屋に向かったとなれば、獲れた地点から富山までの輸送が陸路であれ海路であれ、高山までの陸路での距離がなるべく短くなるルートが有利であるから、富山と猪谷を経由する場合も多かったと考えられる。また、この理由から、飛騨に入った魚は高山へ向かわずに、たとえば、神通川の支流の高原川に沿った高原道を通して、より短距離で松本へ直行できる中尾峠や安房峠へ向かうことはできない。なぜなら飛騨を通して松本に運ばれた鰯は、高山で買われてから松本に向かったことになるが、鰯が「年取り魚」として需要される冬季においては、中尾峠や安房峠を経由するルートは積雪が多くて通行不能であるから、相対的に積雪の少ない野麦峠を越えざるを得なかったし、それが合理的であったと考えられる。

#### (4)中尾峠と安房峠を巡る歴史的な諸問題

飛騨と信州を結ぶ街道には、様々な峠が立ちはだかり、往時は交通の大きな妨げになった。中尾峠と安房峠はその代表例である。この2つの峠を巡る様々な歴史的事情から、往時の交通や地域間交流の実態の一端を記したい。

##### ①安房峠の閉鎖と中尾峠の廃止

横山篤美（1981）によれば、安房峠については、寛政2年（1790）に、往来が少ないとの理由で、番所のあった平湯口と安房峠が幕命によって閉鎖され、また、中尾峠についても、近くの焼岳の爆発や災害などで通行不能だった時代が長く、幕末期に、信濃側の住民の要望に応じて飛騨新道として再開されたものの、往来が少なく維持が難しく、万延元年（1860）年に大暴風雨の被害を受けて修復不能になったのを機に廃止されたとのことである。もっとも、安房峠や中尾峠を越えるルートがあった時期でも、どちらも冬季は通行不能であったから、冬季の高山から松本への鰯の多くは野麦峠を越えざるを得ず、いずれにせよ、近年に「ぶり街道」と呼ばれるようになったルートは、江戸時代の冬季に越中から飛騨を経由して松本へ鰯が運ばれたルートとしては、概ね史実が反映されたルートであると言えよう。

なお、横山篤美（1981）によれば、幕末期（時期には諸説あり、横山は天保6年（1835）

説)に飛騨新道として再開された中尾峠経由のルートは、元禄年間(1688~1704)に高山で大火災があって復興に必要な大工が不足した際に、安曇郡の大工たちが高山へ出稼ぎに行くために通った道だと伝えられていたという。また、飛騨新道の再開を要望した岩岡村(現・松本市梓川倭)の伴次郎と小倉村(現・安曇野市三郷小倉)の又十郎らの動機は、寛政2年(1790)に安房峠が閉鎖されたことによって、飛騨側の高原郷の村々が飯米に困っていることや、この道が開通すれば松本の商人が北海道の海産物を仕入れやすくなることに着目したからと伝えられているが、いざ開通してみると北陸からの海産物は通らなかったという。

## ②「鑓乗ヶ嶽」とは何か

高山市教育委員会から平成25年に発行された『飛騨国絵図 江戸~平成時代』に収録された江戸期の絵図の大部分は、安房峠は描かれていても中尾峠が描かれていない。その第41図として収録された「飛騨国絵圖(隣國飛騨全圖)」と、第33図として収録された「飛州国塩ノ道絵図」は、どちらも、安房峠と中尾峠の双方が描かれ、このうち、安房峠については「今ハ止」と付記されている。年代については、第41図は「江戸期・筆写」、第33図は「嘉永5年(1852)11月調整」とある。両者は、全体的な絵の印象が少々異なり、筆写のミスが原因とおぼしき山名の差異が若干あるものの、多くの点で符合しているためおそらく同一の元絵から筆写されたものであり、1790年の安房峠の閉鎖を経て1835年頃に中尾峠経由の飛騨新道が開通してから元絵が描かれたと考えられる。

興味深いことに、どちらの絵図も、現在の笠ヶ岳の位置に「鑓乗ヶ嶽」という読み方も分からない山名が書かれている。乗鞍岳の位置には「乗鞍ヶ嶽」と書かれているから、「鑓乗ヶ嶽」は乗鞍岳の誤記ではない。一方「鑓ヶ嶽」と表記されることも多い槍ヶ岳が描かれていないから槍ヶ岳が「鑓乗ヶ嶽」と誤記された可能性はあるが、とりわけ冬季には、高山から肉眼で見ても槍型と笠型の山容の違いや位置関係は明白だから、笠ヶ岳が槍ヶ岳と誤認されたとは考えにくい。また、この絵図では、笠ヶ岳とは別の山に「笠ヶ嶽」と書かれている。高山側から見て笠ヶ岳から少し離れた左側に、笠ヶ岳を小ぶりにした山容の黒部五郎岳という山があり、この山を「笠ヶ嶽」と誤認した可能性はあるが、黒部五郎岳の飛騨側の旧名は「中ノ俣岳」(「仲ノ俣岳」と表記されることもある)で、この絵図では「中ノ俣」と「北ノ俣」の間にひときわ大きく「笠ヶ嶽」が描かれている。その位置は、現在名での赤木岳に相当するが、黒部五郎岳と北ノ俣岳をつなぐ稜線の途中の小さな高所のひとつで、この絵図に描かれる「笠ヶ嶽」のようにひときわ大きい山容ではない。

さらに不思議なことに、この絵図では、「鑓乗ヶ嶽」の左下に「錫杖ヶ嶽」と「カタカ嶽」が描かれ、この三つの峰で一つの山塊として描かれている。飛騨は山が多く、一枚の絵図で飛騨全体を描く場合に、一つの山塊に含まれる峰々を描いてはきりがないから、高山から見て複数の峰々があることが目立つ乗鞍岳でさえも、この絵図では一つの山塊として「乗鞍ヶ嶽」としか書かれておらず、逆に言えば、「鑓乗ヶ嶽」の山塊だけが不自然



なほどに詳しく描かれている。「カタカ嶽」は、現在の「大木場ノ辻」に相当する。この箇所が、笠ヶ岳の山塊のうち、肩のように見える部分であることから、「肩のある山」という意味で山塊全体が「肩ヶ岳」と呼ばれ、それが訛って「笠ヶ岳」になったという説もある。この絵図の作者が「肩」の存在に意識を奪われ、笠型で「肩」がない黒部五郎岳を笠ヶ岳と誤認していた可能性も否定はできない。しかしながら、『飛驒国絵図』（2013）に収録された絵図には、この山塊に「笠ヶ嶽」や「笠嶽」と描かれたものも多い。

たとえば元禄8年（1695）に作成されたとされる第10図にも「笠ヶ嶽」と書かれ、この第10図には、「鑓ヶ嶽」も描かれている。「鑓乗ヶ嶽」が書かれた時代に、笠ヶ岳と槍ヶ岳の存在や呼称や位置関係が知られていなかったとは考えにくい。播隆上人の開山に対しては迫害も多かったから、迫害した側の一人がこの絵図の作者だったなら、笠ヶ岳と槍ヶ岳への信仰登山を妨害する意図からこういう絵図を作った可能性もあるが、逆の可能性もある。笠ヶ岳と槍ヶ岳のこの絵図に描かれる中尾峠へ向かえば、槍ヶ岳や笠ヶ岳は間近に見える位置にあるが、中尾峠は、この絵図が描かれる少し前の時期まで、長年にわたって廃道になっていた。このため、中尾峠を通ったことのない人が、播隆上人の中興や開山の評判を聞いて、善意のつもりで想像しながら描いた笠ヶ岳や槍ヶ岳の位置や山名が間違っていたという場合も考えられる。

一方、この絵図集の第16図として収録された安政3年（1856）の絵図ともなると、飛驒新道の開通後に中尾峠を通ったことのある人も少なくないから、山名や位置関係の正確さが増して、「穂高嶽」も登場する。なお、この第16図には、中尾峠と安房峠の双方が描かれているが、安房峠に付記された文字の中に通行止を意味する言葉があるかどうかについては、図版の大きさや印刷の関係上、筆者の目では判読できない。この安政3年の絵図で目を引くのは、山体が描かれているのに山名が書かれていない山が多いことである。

山は麓の住民たちの生活資源の産地だから、資源を確保しやすい場所を識別するために、山名はもちろんのこと、尾根や谷や沢にもそれぞれ地元流の呼称があるが、同一の山が別々の呼称で呼ばれていた例も多い。時代とともに絵図の作者が存在を知る山が増えたものの、同一の山の呼称が多いために、どの山名を絵図に書くべきか決着がつかず、山体だけを描いて山名を書かない山が増えた時期と思われる。

### ③ 仏教者の修行の地

笠ヶ岳は、元禄年間に円空上人によって初登頂されたと伝えられ、播隆上人の中興によって信仰登山の対象になったのが1822～23年頃で、播隆上人が槍ヶ岳に初登頂したのが1828年だった。この槍ヶ岳を信仰登山の対象として一般人が登れそうな登山道を造り始めたのは、伴次郎たちの要望で中尾峠の飛驒新道が開通したのとはほぼ同時期の1834年、信濃・美濃・尾張・美濃の信者の寄進による鉄鎖を取り付けて槍ヶ岳の登山道が完成したのが1840年である。（播隆上人に関する年号については、岐阜県北アルプス山岳遭難対策協議会編（1979）による）。

横山篤美（1981）にも書かれているように、播隆上人を槍ヶ岳に案内して開山に全面的に協力した人物は、伴次郎とともに飛騨新道の開通に尽力した小倉村の又十郎である。飛騨新道でも槍ヶ岳開山も主役でなく名脇役だったせいも、歳月を経た今では実名がわかりにくくなり、又十郎とも亦十郎とも又重郎とも又重とも書かれることが多い。

笠ヶ岳については、円空上人よりも160年以上も前の大永年間（1521～27）に道泉和尚が初登頂し、その笠ヶ岳で百日行をしたのが円空だったという説もあるが、いずれにせよ、円空の登頂は自身の修行のための登頂であった。播隆上人が、笠ヶ岳と槍ヶ岳を一般信者が登れる山にしようと登山道を作ったのは、播隆自身が、古くから信仰登山で賑わった越中の立山にほど近い新川郡の河内村の出身だったことと無縁ではないだろう。若くして出家した播隆上人は、尾張・江戸・京での修行を経て美濃で多くの信者を得て、飛騨の高原郷の岩井戸の杓子窟でさらに修行を重ね、村人たちと協力して笠ヶ岳を中興した。笠ヶ岳は全体が飛騨にある山だが、槍ヶ岳は飛騨と信濃の国境線上の山であり、播隆上人は、信濃側からの登頂ルートを求めて、活躍の場を飛騨から信濃に移した。播隆上人が槍ヶ岳の開山を決意したのは、村人たちと笠ヶ岳の頂上から槍ヶ岳に阿弥陀如来が現れるのを見たからといわれ、現代でいうブロッキン現象だったと考えられているが、その現象を播隆上人と一緒に見た村人たちの感動の大きさは想像に難くない。

#### ④飛騨から信州へ出るのに野麦峠を通るか中尾峠・安房峠を通るか

それにもかかわらず、横山篤美（1981）によれば、ほぼ同時期に中尾峠経由の飛騨新道を作るために奔走していた伴次郎と又十郎が、飛騨側の賛同者を求めて平湯から高山までの沿道と中尾から船津（神岡）までの沿道で有力者を訪ねたときには、一人も賛同者を得ることができず、ようやく高原郷の本覚寺で住職の同意を得て飛騨側の村々を説得してもらったことになったという。その過程で又十郎の存在を知った播隆上人が、信濃側からの槍ヶ岳開山での又十郎から全面的な協力を得ることになったのではないかと、とも言われている。

それにしても、平湯～高山間のかかなりの部分や、中尾～船津間のほぼ全域は、中尾峠や安房峠のかわりに野麦峠を通して松本側へ行くのは大幅な迂回になる地域である。1790年の安房峠の閉鎖によって難儀をしていたはずの地域の住民たちが、中尾峠経由の飛騨新道を作ることに同意しなかったとは不自然である。天領の飛騨を支配する幕府側の市場統制の意向に沿って同意をためらった可能性もあり、あるいは、建設や維持にともなう自分たちの負担を嫌った可能性もあるが、後者の場合も、仮に往来が十分にあれば、負担を上回る利益を期待できたはずである。1790年に安房峠が閉鎖されたのも、その後せっかく再開した中尾峠経由の飛騨新道が廃道になったのも、往来が少なくて維持費が利益を上回ったからである。往来が少なくなった原因の一端は、専売制などの幕藩体制下の市場統制によって、越中から飛騨を経由して松本へ直行する往来が減ったことにあり、この種の政治・経済的な理由で廃道になって物理的な不便を強いられるようになったことに変わりはないと考える。

### ⑤時代の要請と街道の盛衰

中尾峠を越える道は、古くから、飛騨の高原川流域と松本盆地を結ぶ最短ルートであると同時に、越中と松本盆地を結ぶ最短ルートでもあって、鎌倉時代には、この地域の「鎌倉街道」が中尾峠を通過していたと言われる。その時代の越中では、有峰を経由して大多和峠で飛騨に入る道が「鎌倉道」と呼ばれていたと言われるが、鎌倉との直結が優先されていた時代には、鎌倉へ最短時間で結ぶことのメリットが建設や維持のコストを上回っていたと考えられる。

一方、律令時代や室町時代に目を転じれば、奈良や京と直結するために、越中では北陸道、飛騨では東山道の飛騨支路、信濃では東山道が優先利用されたと考えられるが、これらは、越中・飛騨・信濃を結ぶ道ではない。

江戸時代には、政治の中心地との位置関係は鎌倉時代と似ていたものの、江戸時代の越中においては、先述したように、加賀藩領か加賀藩の分藩の富山藩領しかなかったので、金沢との直結を優先せざるを得なかった。

やがて明治を迎えても、越中で就航した汽船の航路が海のない飛騨や信濃に入るはずがなく、鉄道の北陸本線は米原側から伸びて来たから、越後の親不知の難所の工事を終えて全通するまでは、鉄道で越中から東京へ行くにも米原を経由するしかなかった。ひとたび鉄道が登場すると、徒歩での長旅が面倒になり、徒歩で飛騨へ向かうよりも汽車で金沢へ行くことを選ぶようになるのは無理もない。その後の昭和9年に高山本線が全通しても、相対的に鈍足で曲がりくねったルートを行く高山本線で鄙びた飛騨へ向かうよりも、途中の倶利伽羅峠以外は相対的に俊足な北陸本線で都会的な金沢へ向かうほうが魅力が大きかったことは否めない。

筆者（畠平）の経験を記したい。後の1960年代後半から北陸本線の複線電化区間が増えるにつれ、利便性の格差はますます拡大した。当時に越中の小学生だった筆者（畠平）は富山県黒部市に住んでいたが、同級の誰かが県外へ行って来るたびに、その話題を楽しんだものである。まだ自宅に自家用車がある子が少なく、県外への移動は鉄道を使うのが普通だったせいもあり、北陸本線で金沢側や新潟側へ行った話はずいぶん聞いたが、同級生が飛騨へ行ったという話は聞いたことがない。後の大学時代に、毎年の夏休みを高山市に本社を置く濃飛バスでの車掌兼ガイドのアルバイトをして過ごすことが多くなった頃は、自家用車の普及率が高まっていた時期で、年とともに安房峠の渋滞がひどくなり、観光客だけでなく、松本・東京方面から帰省する富山ナンバーの自家用車や、渋滞を避けて深夜に工業製品や半製品を満載して松本・東京方面へ向かう富山ナンバーの大型トラックが多いことに驚いたことがある。

以上のように、それぞれの時代の要請に従って、街道が大きな影響を受け、盛衰を経験してきたといえよう。

### (5)ぶり街道を通った鰯の数量の記録

鰯はどれほどぶり街道を通して運ばれたのであろうか。調べたところ、鰯の輸送の数量の記録は少ない。4データを入手したので下に掲載する。特に経年的な統計データは全く発見できない状況である。今後、「飛騨郡代高山陣屋資料」などで、追加・更新されることを望みたい。

データ1：宝暦元年（1751）から4年（糸魚川から信州）

糸魚川から信州へ運ばれた鰯の輸送量は、宝暦元年（1751）から4年の記録によると5,000～7,800貫（約19トンから29トン）という（『鰯のきた道』p.78）

データ2：19世紀半ばの推計値（西猪谷関所）

米原寛は、越中から飛騨への登り魚の総量を以下のように推計している。西猪谷関所（現・富山市）における天保12年（1841）と安政4年（1857）の飛騨登魚切手数から年間合計値を約3,000枚と推計し、それから年間の飛騨登魚の分量を3,000肩と推計している（『定本 鰯街道－その歴史と文化』、p.37）。同様に、「東広瀬では鰯網が年に7度、手繰り網が18度、引き網が3度卸（おろ）され、その漁獲は富山および飛騨へ多く登らせた（『定本 鰯街道－その歴史と文化』、p.41）。

データ3：明治3年の記録（橋場口（信州））

溝添広重（1973、p.17-20）によれば、明治3年（1870）橋場口（信州）「運上銭取立書上帳」（高見沢家文書）が現存し、この記録から筆者が集計すると高山の人名義の鰯荷個数は10月11日から12月22日まで26個であり、運上銭は632文であった。この年だけ番所の管理を地元の名門に代行させたので書上帳の写しが残った、という。この同一資料をもとに、菅田一衛（1998、p.38）は、「鰯荷個数は、10月11日から12月26日までに107籠、416尾分」と推計している。なお原資料の12月26日分の記載は「小肴1個」である。

データ4：明治期の推計値（飛騨高山への入荷と信州・益田への出荷）

元田久治（2001）の報告を点検して、数値を修正した。1937年実施の向山雅重の聞き書き（向山雅重聞きがき・菅田一衛紹介者（1999）、p.43）によれば「旧正月前に川上様（筆者注：高山の川上肴店）にはいるのだが、全部で四本入りの行李が八千位、少なくとも五千位はあったものである」。すなわち川上肴店へ入荷するのが20,000本から32,000本の間ということとなる。そして代情山彦（1937、p.280）によれば、「問屋に入った鰯の八割は信州路と益田方面に出て、その他二割が在方で使われた」とあるので、信州、益田方面へは最高で25,600本（800駄）、少なくとも16,000本（500駄）が送られたこととなる。

### (6)口役銀の課税状況

口留番所（くちどめばんしょ）を通過する際に支払う口役銀（「くちやくぎん」、あるいは「こうやくぎん」）の金額や数量を鰯について（あるいは魚について、あるいは口役銀総額について）、先行研究から分からないか調査した。しかし今回の研究では資料を見出

すことはできなかった。

これを調べる原資料が存在する。岐阜県歴史資料館所蔵の「飛騨郡代高山陣屋資料」のうち「1・5 産業交通」に収録された文書であり、分類・文書番号が1.50-1から1.55-135止まであって、膨大である。しかも口留番所や年次によって欠落も多い。

その原資料の一部が『高山市史編纂資料第4号の1 高山市史街道編(下)』に掲載されている。この資料には「口役銀取立帳を総合的に分析してゆけば、江戸時代中期以降の飛騨一国の生業、生活の実態がより明らかになってくるものと思われる」(p.5)とあるが、その通りであろう。同様に、『神岡町史 資料編・下巻(山林・交通・金融・醸造)』(1976年)にも、「小白川口御番所口役銀取立帳」から整理・集計した統計表があり、飛騨から移出・移入・不明の別に、品目、記帳件数、数量、口役銀、主な荷主が記載されている。しかし残念ながら鰯についての記述はなかった。

口留番所における口役銀の税率は「壁書」などによって知ることができる。『神岡町史 資料編・下巻(山林・交通・金融・醸造)』(1976年)に掲載されているものを見出した。3点があったので引用する。

1. 岐阜県立図書館陣屋文書「飛州口留番所口役銀取立何書」

飛州口留番所口留銀取立ての主たるもの(寛政4年8月)

生肴 10貫につき 3.80匁

塩肴 10貫につき 0.79匁

2. 元禄6年3月 飛騨国諸口留番所口役銀付壁書

表紙「茂住・和佐保銀山入 諸口役銀付壁書 式冊之書内」

一 ぶり(鰯)一駄 但、式拾本付ニシテ拾本ニ五匁 同(銀の意味)拾匁

3. 寛政元年11月 飛騨国諸口留番所口役銀壁書(控)

茂住・和佐保口役銀壁書

表紙「茂住・和佐保銀山入 諸口役銀付壁書 式冊之内」

一 小ぶり(鰯)拾本 同(銀の意味)一匁五分

### (7)鰯街道を通じた越中・飛騨・信州の地域間経済交流

第5-1節で3地域の地域間交流について述べたが、本節では、鰯街道を通じた越中と飛騨、飛騨と信州との地域間経済交流に着目して先行研究の成果を紹介したい。

具体例1：横山篤美(1988、p.41)によれば、「「塩と魚の移入路」を研究したのは地理学者田中啓爾さんです。それによると野麦街道は北海の魚類を内陸信州へ運ぶ重要なルートでした」。

具体例2：『鰯のきた道』(2002、p.39)には、「和紙の原料となる楮(筆者注：こうぞ)、網や縄の材料になる大麻(たいま)、灯油や防水用の油に用いられる荏胡麻(筆者注：えごま)などが飛騨から移出されたことが分かっているが、これらはいずれも越中で加工さ



れた。江戸時代の製造業も、周辺地域との連携のうえに成り立っていた」。

具体例 3：米原寛（2005、p.55-56）には、以下のように述べられている。「飛騨街道は、飛越間の物資の流通が主であった。高山町を始め飛騨地方は山間地であるため、生活必需品であるが自給できない米・塩・魚をはじめ多種類の日用品を越中に依存していた。一方、飛騨から越中に入ってきたものは、飛騨の山間地の特産物である板荷物、木地の類、輪竹など、楮皮（筆者注：こうぞかわ）などであった。」

また「安政5年11月の大地震で飛越間の交通路が崩壊した時に、米穀魚塩等の諸物資の運送の要路を失って、「国民将飢餓矣」とか「一国難儀におよび飢民も有之趣」などと手記や報告に記し、飛騨地域の人にとっていかに飛騨街道が重要であったかを物語っている」。具体例 4：明治期に飛騨から諏訪へ出稼ぎに出向いた大勢の製糸工女については、説明が不要なほど著名である。

以上のように江戸期・明治期においても、飛騨街道を通じて、越中と飛騨、飛騨と信州が経済的に深く結びついていたと思われる。しかしその実態は、なお充分明らかになっているとは言いがたい。

#### (8)「ぶり街道」をめぐる地域間連携の意義

ぶり街道を通じて観光開発を促進する意義は何であろうか。

まず第1に、ぶり街道が持つ豊富な歴史的資源を一層明らかにして、観光開発に役立てることである。

筆者（伊藤）は、観光開発において江戸期の歴史的観光資源の活用が重要と考えている。東海地域の各市町村の筆者（伊藤）の取材の経験から、現在の地域社会において江戸期の影響が大変大きいと認識しているからである。「観光開発における歴史的資源の重要性」については、補論2を参照されたい。

本節で述べてきたように、江戸期・明治期の歴史的事情に関しては、まだまだ明らかになっていないことが多い。3地域には既に多数の優れた観光スポットがあり、過去からの地域間の文化交流、経済交流がある。こうした豊富な歴史と文化の事実の掘り起こしから、ぶり街道推進協議会が目指す観光開発のための観光資源が一層豊富になるものと期待される。

第2の意義は、3地域の相互理解の促進である。幕藩体制で制度上の制約が多かった江戸期や、まだ自家用車の普及率が低くて鉄道で移動するのが普通だった明治期に比べて、自家用車が普及して、走りやすい高規格道路網が整備され、移動の自由が高まった現代は、制度上の制約が少なかった自然状態で、各自にとって最も望ましい方向に移動していた時代の移動パターンに近づく傾向も見受けられる。政治の中心地との位置関係や、鉄道事情の優劣によって不自然な方向の移動が多かった状態から、人々の自然な方向への移動が増えたとすれば、自家用車で北陸～松本～東京間の移動は安房トンネル経由に集まる傾向があり、現代の「ぶり街道」は、単に沿道への観光客の誘致だけでなく、集中しがちなルー

ト（東海北陸自動車道、中部縦貫道など）からのバイパス的な意味で交通量を分散させることの意義も持つ。「ぶり街道」を提唱する4市についても、相互理解を一層促進し、より正確で魅力のある「文化と伝統の掘り起こし」のための起爆剤として機能することが期待され、この面でも地域間連携の意義は大きいと考えるものである。

### (9)本節のまとめ

本節では「研究課題3：「線の連携」の代表例として「ぶり街道推進協議会」を紹介し、これが地域間交流の歴史の実態を反映したものであることを明確にする」に取り組んだ。以下の諸点が判明した。

- ①越中、飛騨、信州の間には、古くから様々な地域間交流が存在した。
- ②ぶり街道推進協議会は1999年に富山県、岐阜県、長野県の各自治体などで発足したが、1996年度のぶり街道推進研究委員会から発展したものである。「ぶり街道」という言葉が使われたのはこの20年であり、調べた限りでは雑誌記事では1993年が、新聞記事では1992年8月が最初であった。ぶり街道推進協議会などの活動が契機に使用されてきたと思われる。
- ③出世魚である鰯は、高価な高級魚であるが、飛騨、信州で年越し魚あるいは正月魚として愛用されてきた。江戸期から越中富山から飛騨高山を経由して信州松本などに運ばれたが、鉄道（中央線など）の開通でその役割を終えた。
- ④富山から高山、高山から松本への「ぶり街道」のメインルートは、鰯が運ばれた積雪期に通行可能だったルートの中では、合理的なルートであったといえる。
- ⑤街道の盛衰は、政治の中心地との結びつきなどその時代の要請に基づいているといえる。近年では自動車交通の発展が大きな要因となっている。
- ⑥鰯の消費量などの統計資料は断片的であるが紹介した。継続的なデータはほとんどなく、今後、「飛騨郡代高山陣屋資料」の分析・活用が望まれる。
- ⑦越中と飛騨、飛騨と信州は、江戸期、明治期に、街道を通じて、鰯ばかりでなく、様々な原材料、消費物資の交易により経済的に深く結びついてきた。そうした地域の歴史的な繋がりの実態を反映して、ぶり街道推進協議会の活動が展開されている。
- ⑧現代の「ぶり街道」は、構成する3地域、4市の歴史的観光資源や「文化と伝統の掘り起こし」、相互理解が促進されるための起爆剤として機能することが期待される。

## 6. 結論と残された課題

### 6.1 結論

地域活性化の切り札の1つとして「観光産業」が各都道府県、各市町村で注目を集めてきている。その中で観光地の「線と面の広域観光連携」は、現在、常識といえるほど一般化し、重要視されている。この「線と面の広域観光連携」について、以下の3点の研究課

題に取り組んだ。

**研究課題 1：広域観光連携協議会について、その実態を東海地方、岐阜県内市町村、飛騨地域について把握し、タイプ分けを行なう。**

全てを把握することが難しいほど多数の広域観光協議会が存在している。その主なタイプは、(1) 地域の歴史的なまとまりがある面の連携 (例：飛騨地域観光協議会)、(2) 歴史的な街道による線の連携 (例：ぶり街道推進協議会)、(3) 自然物 (例：山) による面の連携 (例：環白山広域観光推進協議会)、(4) 地域の特性による点の連携 (例：信長公居城連携協議会)、などがある。

**研究課題 2：広域観光連携の形成要因 (有効性) について整理する。**

観光客にとっては、県境や市町村境は関係ない。選択肢が増えるほど観光客の満足度が向上する。旅行業者とマスコミは、観光旅行について線や面での観光資源、観光情報があれば旅行商品や番組が作りやすいというメリットがある。市町村の立場での有効性としては、(1) 「飛騨」のブランドイメージの活用、(2) 費用とマンパワーの節約、(3) 機能の相互補完、(4) 情報交換や仕事のスキルの向上、(5) 国の交付金の獲得に活用、がある。

**研究課題 3：「線の連携」の代表例として「ぶり街道推進協議会」を紹介し、これが地域間交流の歴史的実態を反映したものであることを明確にする。**

ぶり街道推進協議会は前身組織から発展し、1999年度に3県の自治体などで発足した。「ぶり街道」の名称はこの20年ほど使われている新しい名称である。鰯は出世魚とされ、飛騨、信州の人々に年越し魚あるいは正月魚として愛用されてきたが、江戸期・明治期に主に越中街道と野麦街道を通して運ばれた。鰯の輸送量などの統計資料は少なく、今後の研究の進展が期待される。越中と飛騨は、鰯ばかりでなく、様々な原材料、消費物資を通じて、経済的に深く結びついてきた。観光開発においては歴史資源が重要であるが、「文化と伝統の掘り起こし」を目指すぶり街道推進協議会の一層の活動が期待される。

## 6.2 残された課題

残された課題は多いが、そのうちの主要なものを以下に3点記すこととする。

残された課題 1：広域観光協議会の全国的な先行研究の収集。飛騨地域についての先行研究は未見であるが、他の観光地について、先行研究を見出すことが可能であるかもしれない。

残された課題 2：広域観光協議会の有効性について、旅行業者とマスコミに取材をすると、一層その有効性、メリットが理解できよう。

残された課題 3：「ぶり街道」そのものの歴史的な研究。あるいは、鰯などを通じた越中、飛騨、信州の地域間交流の歴史的な研究。特に「飛騨郡代高山陣屋資料」の分析・活用が望まれる。今回は、江戸期、明治期の飛騨と信州の地域間経済交流の分析が弱く、残念であった。

## &lt;注&gt;

- (1) 岐阜県観光入込客統計調査の2014年調査結果から、旅行者1人当たりの観光消費額は、飛騨圏域について、日帰りが7,218円、宿泊が30,545円であり、宿泊が4.2倍大きい。
- (2) 岐阜県の観光統計に関しては、岐阜県商工労働部観光企画課観光企画係の Web ページに以下の説明がある。「平成23年から、観光庁が策定した「観光入込客統計に関する共通基準」(平成21年12月)に基づき、調査を実施しました。それに伴い、調査の名称をそれまでの「岐阜県観光レクリエーション動態調査」から「岐阜県観光入込客統計調査」に変更しております。」(<http://www.pref.gifu.lg.jp/sangyo/kanko/kanko-tokei/>、2016年5月4日閲覧)

**(補論1) 線と面での観光PRの重要性**

観光地のPRで近年特に重要視されているのは、「線(ルート)と面での観光PR」である。これを外国人観光客を例にとって説明したい。伊藤薫「飛騨地域の観光産業とグローバル対応」(塩見治人・梅原浩次郎編著『名古屋経済圏のグローバル化対応－産業と雇用における問題性－』晃洋書房、2013年、第11章、pp.215-233)の一部をそのまま引用する。「人々は観光旅行に出かける時に、同一地での「滞在型」を選ぶか、あるいは複数の観光地を巡る「回遊型」を選ぶのだろうか。外国人インバウンド旅行(日本国内旅行)について検討しよう。観光地の回遊データは探し出すことができなかったため、宿泊地で代用することとした。

『JNTO 日本の国際観光統計(2010)』には、「訪日外客平均滞在日数」が掲載されている(80頁)。これによれば、2010年は6.1日であった。『平成23年版 観光白書』によれば、平成22年の同一施設(同一地ではないのに注意)における外国人1人当たり平均宿泊数は1.54泊となっている。以上から、外国人旅行者は主として宿泊場所を変更する「回遊型」旅行をしていることが窺える。

海外旅行者のような観光地の実情に疎い観光客にとっては、特に初回の旅行者にとっては、1地点の観光地の情報のみでなく、観光ルートの情報が貴重となるであろうし、魅力ある適切なコース設定をした旅行商品の需要が高まる結果となるであろう。そこで個別の観光地サイドとしては、旅行企画企業に対して、自分の観光地を通る魅力ある「ルート」あるいは「面として観光地域」の提案が重要となる。これが、観光地間の協力が生まれる原動力である。飛騨地域における観光地間の協力の例としては、例えば高山市は他地域と各種の観光協議会を設立している。

こうした協力態勢の重要性を高山市役所の観光担当者の発言からみてみよう。

「その部長(論者(伊藤薫)注:現地の旅行会社のアウトバウンド担当部長)が言うのは「どうしてあなたたちはルートで売らないのか」ということです。やはり、ただ現地に

行って、うちに来てくださいと言うだけでは、お客さまを送ってけません。

やはり、「線」で売って「面」でアピールすることが必要で、行政の区域ごとで売り込んでいてもダメだということです。」

近隣にある観光地との連携の重要性については、白川郷観光協会の取材（2012年3月など）でも何回か伺った。「白川郷としては、2時間圏内の観光地との連携を広めてゆきたい。個人旅行の時代には、連携、協力が重要」とのことであった。2012年に入って、北陸と中部を結ぶ観光ルート（ドラゴンルート）として、「昇龍道プロジェクト」が注目されているが適切な取組といえる。」

## （補論2）観光開発における歴史的資源の重要性

堺屋太一の2冊の著書（①『東大講義録－文明を解く－』講談社、2003、pp.16-18、②『人を呼ぶ法則』、幻冬舎新書、2012年、pp.133-136）に、戦後最大のツーリズムプロデューサーと言われたアラン・フォーバスが沖縄の観光開発に対して助言した主張が記されている。上記の①と②を総合して要約すると以下のようになる。

「観光開発に道路とか飛行場とかホテルをつくるのは二次、それらは観光のサポーター・エクイPMENT、支える施設であって、観光そのものの施設ではない。まず観光そのものの施設、あれ（イット）があるから沖縄にゆきたいというアトラクティブをつくれ。」

そこで堺屋太一が「アトラクティブとは何か」と訊いたら、下記の6項目であるという。

- ①歴史：歴史的事件の舞台や歴史的建造物
- ②フィクション：小説、演劇、歌謡で有名なところ
- ③リズム&テイスト：音楽と食べもの
- ④ガール&ギャンブル：ねいちゃんとスリル
- ⑤ショッピング：名物名品。賑わいの街並み。
- ⑥サイトシーイング：景色が良い。

筆者（伊藤）は、上記の6項目に加えて日本の場合は「温泉」も入ると考える。

そしてアラン・フォーバスは「6項目のアトラクティブのうち、3つを選べ。6つとも揃えようとするとう平凡になって、観光的魅力がなくなる。」と言ったという。

## <参考文献：ぶり街道関連を除く、アルファベット順>

中部経済連合会、2007、『飛騨地域を事例とした広域観光のあり方』。

石井里枝・麻生憲一・神頭広好・駒木伸比呂・張慧娟、2015、『岐阜県高山のまちづくり』（愛知大学経営総合科学研究所叢書45）。

伊藤薫、2011、「岐阜県飛騨地域の人口と経済・産業について－人口減少と所得水準低下の相互関係の分析－」、*Review of Economics and Information Studies*（岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要）、Vol.11、No.3・4、pp.25-66。



- 伊藤薫、2012、「岐阜県飛騨地域の観光産業について－高山市を例として－」、*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.13、No.1・2、pp.35-63.
- 伊藤薫、2013 a、「観光地間と観光地内の競争と協力について－岐阜県飛騨地域のケーススタディー」、*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.13、No.3・4、pp.21-45.
- 伊藤薫、2013 b、「飛騨地域の観光消費の経済波及効果について－2005年飛騨地域産業連関表を利用して－」、*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.14、No.1・2、pp.35-59.
- 伊藤薫、2013 c、「飛騨地域の観光産業とグローバル対応」、塩見治人・梅原浩次郎編著『名古屋経済圏のグローバル化対応－産業と雇用における問題性－』晃洋書房の第11章、pp.215-233.
- 伊藤薫、2014 a、「観光地間と観光地内の競争と協力－岐阜県飛騨地域のケーススタディー〈報告要旨〉」、『日本中小企業学会論集』(日本中小企業学会)、No.33、pp.265-268.
- 伊藤薫、2014 b、「飛騨地域の観光地間と観光地内の競争と協力－中小企業を中心とする実証的分析－」*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.15、No.1・2、pp.49-72.
- 伊藤薫、2015 a、「(研究ノート) 岐阜県高山市の福祉観光政策の評価と展望－文献調査の結果と今後の研究方向－」*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.15、No.3・4、pp.45-60.
- 伊藤薫、2016、「男女・年齢別観光客の特徴とその推移－全国調査と高山市観光統計による分析－」*Review of Economics and Information Studies* (岐阜聖徳学園大学経済情報学部紀要)、Vol.16、No.3・4、pp.41-62.
- 片岡吉則、2011、「「国際観光都市 飛騨高山」の観光戦略」、(財)日本交通公社『平成22年度観光実践講座講義録 街を活かす 街を楽しむ』、pp.61-74.
- 経済産業省中部経済産業局編、2005、『東海観光交流圏形成推進モデル調査報告書』.
- 堺屋太一、2003、『東大講義録－文明を解く－』、講談社.
- 堺屋太一、2012、『人を呼ぶ法則』、幻冬舎新書.
- 司馬遼太郎、1990、『秋田県散歩、飛騨紀行 街道を行く29』、朝日文庫.
- 高山市、2016(2月19日入手)、「国際観光都市 飛騨高山 観光振興による地域活性化」、59ページ.

<飛騨・ふり街道関連の参考文献：発行年次順>

- 三浦薫雄、1935、「前代飛騨の交通文化 [1]」、『ひだびと』、飛騨考古土俗学会、第3年第11号、pp.2-9.

- 三浦薫雄、1935、「前代飛騨の交通文化Ⅱ」、『ひだびと』、飛騨考古土俗学会、第3年第12号、pp.31-36.
- 三浦薫雄、1936、「飛騨のぼっかー前代飛騨の交通文化Ⅲ」、『ひだびと』、飛騨考古土俗学会、第4年第4号、pp.199-205.
- 三浦薫雄、1936、「どしま＝牛方前代飛騨の交通文化Ⅳ」、『ひだびと』、飛騨考古土俗学会、第4年第6号、pp.326-328.
- 代情山彦、1937、「飛騨鯿について－附、問屋の資料－」、『ひだびと』、飛騨考古土俗学会、第5年第6号、pp.279-282.
- ブルーノ・タウト、1939、『日本美の再発見』、岩波新書.
- 浅見淵、1944、「飛騨鯿」、『槍ヶ岳の鐵くさり』、翼賛出版協會.
- 若山牧水、1947、『幾山河』、齋藤書店.
- 角竹如山、1951、「信州での飛騨鯿資料」、『しらまゆみ』、No.9、pp.9-11.
- 田中啓爾、1952、『塩および魚の移入路－鉄道交通前の内陸交通－』、古今書院.
- 高山市社会科学研究委員会編、1960初版、『飛騨の高山』、高山市教育委員会.
- 角竹喜蔵、1969、「飛騨鯿」、『飛騨春秋』、第14巻第1号、pp.6-8.
- 桑谷正道、1971、『飛騨の系譜』、日本放送出版協会.
- 岐阜県編、1972、『岐阜県史 通史編 近世下』.
- 溝添広重、1973、「飛騨鯿」、『飛騨春秋』、第18年第3号、pp.17-20.
- 神岡町編、1976、『神岡町史 資料編・下巻（山林・交通・金融・醸造）』.
- 山本茂実、1977、『あゝ野麦峠』、角川文庫.
- 岐阜県北アルプス山岳遭難対策協議会編、1979、『この岳に生きる 北飛山岳救助隊二十年のあゆみ』.
- 太田三郎、1980、「野麦峠の歴史的考察」、『飛騨史学』、pp.20-29.
- 横山篤美、1981、『上高地物語』、信州の旅社.
- 山本茂実、1982、『続・あゝ野麦峠』、角川文庫.
- 小鳥幸男、1983、『飛騨百景』、高山市民時報社.
- 横山篤美、1988、「「飛騨鯿」を運んだ野麦街道－海の幸ロード」、『全国の伝承 江戸時代人づくり風土記 聞き書きによる智恵シリーズ（20） ふるさとの人と智恵 長野』、農山漁村文化協会、pp.41-49.
- 黒部市立生地公民館編、1989、『ふるさと生地の歴史点描』.
- 岐阜県教育委員会編、1991、『歴史の道調査報告書 第三集』.
- 打保勉、1993、「初冬の間屋 風物詩」、『飛騨春秋』、No.394、pp.16-18.
- 岐阜県博物館編、1994、『川に生きる ～水運と漁撈～』.
- ウォルター・ウェストン、1995、『日本アルプス』、平凡社ライブラリー.
- ウォルター・ウェストン、1996、『日本アルプス再訪』、平凡社ライブラリー.

- 下畑五夫、1997、『新ひだ風土記』、岐阜新聞社。
- 森浩一・八賀晋編、1997、『飛騨 よみがえる山国の歴史』、大巧社。
- 菅田一衛、1998、「飛騨鯿について」、『飛騨春秋』、高山市民時報社、No.455、pp.32-43。
- 向山雅重聞きがき・菅田一衛紹介者、1999、「飛騨鯿の話 資料」、『飛騨春秋』、高山市民時報社、No.456、pp.42-47。
- 市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修、1999、『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社。
- 細川修、1999、「人と牛とが荷を運ぶ—「ボッカ」と「岡船」」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.154-163。
- 市川健夫、1999a、「鯿街道と鯿文化圏」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.22-29。
- 市川健夫、1999b、「信州への鯿街道—鯿の来た道」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.140-153。
- 市川健夫、1999c、「新しい鯿の道—二一世紀の越・飛・信を結ぶ」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.192-199。
- 向山雅重、1999、「飛騨ブリの話」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.184-187。
- 土田一夫、1999、「飛騨街道と西猪谷関所—関所を通った荷と人」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.60-75。
- 米原寛、1999、「飛越交易—神通川沿いに発展した交流」、市川健夫・北林吉弘・菅田一衛監修『定本 鯿街道—その歴史と文化』、郷土出版社、pp.32-43。
- 桐谷忠夫、1999、「飛騨鯿の話」、『飛騨春秋』、No.458、pp.27-35。
- 桐谷忠夫、2000、「ひとびとの現代紀行 信州伊那路に鯿街道筋を求めて」、『飛騨春秋』、No.478、pp.2-7。
- 桐谷忠夫、2000、「「飛騨鯿」その運送・道筋 歴史考察と現代ロマンと」、『飛騨春秋』、No.479、pp.24-29。
- 岐阜県郷土資料刊行会編、2001、長谷川忠崇『飛州志』（復刻版）、岐阜新聞社。
- 飛騨文化自然誌調査会、2001、『飛騨ぶり街道物語』、岐阜新聞社。
- 元田久治、2001、「飛騨歴史民俗学会巡検 鯿街道雑感」、『飛騨春秋』、高山市民時報社、No.491、pp.42-44。
- 胡桃沢勘司、2001、「飛騨鯿再考—木曾谷の伝承をめぐって—」、『民俗文化』、No.13、pp.127-164。
- 松本市立博物館編・市川健夫監修、2002（2009初版第2刷）、『鯿のきた道』、オフィス・エム。
- 米原寛、2005、「近世における飛越交易を成さしめた諸要件と猪谷関所」、『富山史壇』、越

中史壇会、pp.36-64.

胡桃沢勘司、2009、「前近代的交通体系下の鯰輸送—北陸から信濃へ—」、『生駒経済論叢』、第7巻第1号、pp.371-382.

濃飛乗合自動車、2013、『濃飛バス70周年記念誌』.

高山市教育委員会編、2013、『飛騨国絵図 江戸～平成時代』.

高山市教育委員会編、2015、『高山市史編纂資料第4号の1 高山市史街道編（上）』.

高山市教育委員会編、2015、『高山市史編纂資料第4号の1 高山市史街道編（下）』.

ぶり街道推進協議会編、2016年4月入手、「ぶり街道」(PRパンフレット)、8ページ.

#### <新聞記事：発刊年次順>

1992年8月6日付け中日新聞（国の基礎調査地域に 日本のふるさと飛越地域整備事業  
岐阜・富山 県境の町村が対象）

1996年12月25日付け中日新聞（威勢よく塩ぶり市 高山市の公設地方卸売市場）

1997年7月3日付け中日新聞（見直される「峠」の役割 安房トンネル開通前に“サミット” “難所”から観光資源へ 各地で遊歩道や公園設置）

1998年1月1日付け岐阜新聞（鯰街道 牛馬、歩荷頼りの輸送ルート 富山—飛騨—信州を直結）

1998年2月11日付け中日新聞（「ぶり街道」のシンボルマーク決まる 3県の自治体など出席、整備促進協議会 富山）（市川健夫（1999c）に掲載）

1998年10月1日付け岐阜新聞（鯰街道 牛馬、歩荷頼りの輸送ルート 富山—飛騨—信州を直結）

1999年2月2日付け岐阜新聞（推進協で再スタート ぶり街道協議会総会 県境越え活性化図る）