

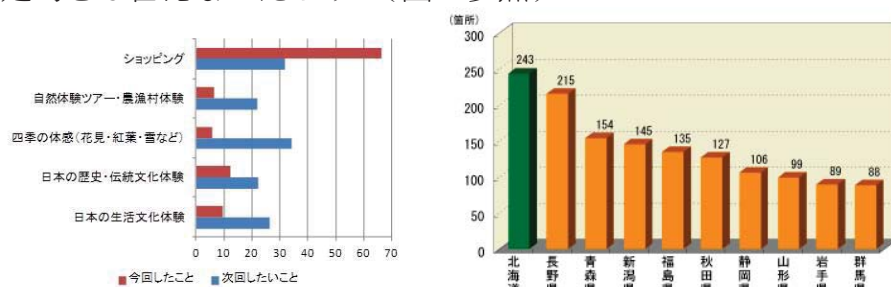
1. 緒論

台湾では、馬英九政権の成立（2008年5月20日）により中国大陸の観光客を誘致するという政策が取られた。日本でも、2005年9月26日以後より台湾観光客のビザ免除¹（90日以内）や運転免許証の優遇措置²を実施し、2010年7月1日からは中国大陸観光客のビザ要件を緩和³するという観光促進政策が取られるようになった。つまり、日台両国でアジア域内での観光が重視されはじめたということである。

中国人観光客が日本で多額の買い物⁴をすることは有名である。東京・大阪間を5-6日程度で移動・滞在し、ガイドが引率して秋葉原や大阪・日本橋の電気街で電化製品を購入するのである。日程的にも、経済的にもこうしたいびつな観光が長続きするとは思えず、やがてリピーターを得られないようなパッケージツアーは淘汰されるであろうが、多数の中国中間層が一巡するまで、こうした狂乱的な観光は続くかもしれない。

長続きする観光には、やはりリピーターが不可欠であり、中国人観光客の次回以降希望する行動は、図1のように、日本の自然や文化に触れたいということである。台湾人のリピーター観光客が北海道の自然観光に多く出かけている事実を考えれば、常識的な統計結果と言えよう。

しかし、台湾と違い中国には降雪地域があり、北海道のような台湾と異なる気候が決定的な吸引力になるとは考えにくい。また、中国には、温泉に入るという習慣が台湾に比べて少ないため、温泉数日本一の北海道の魅力が決定的とは言えないだろう。（図2参照）



¹ この措置により、2008年2月1日より、日本人の台湾ビザ免除の日数も従来の30日より90日に延長された。

² 2007年9月19日より、台湾の運転免許証により日本でも運転ができるようになった。

³ 従来、年収25万元（人民元）以上に限られていたが、大手クレジットカードの「ゴールドカード」所有者にも緩和された。すなわち、年収3～5万元に拡大されたことになる。

⁴ 日本の観光庁の調査によれば、28.3%がカメラ・ビデオカメラ・時計を購入（平均単価は79,615円）、化粧品・医薬品・トイレタリーは69.2%が購入（平均単価は37,995円）となっている（観光庁HP「観光統計コラム、第3回 中国人の「爆買い」はいつまで続くのか？」http://www.mlit.go.jp/kankocho/column03_101018.html）。

図1 中国人観光客の行動⁵

図2 都道府県別温泉地数⁶

こうした中で、中国人観光客が満足したという買い物の統計が出ている。それは、デジカメ（ムービー）である「パナソニック Lumix GF1」、真珠の「ミキモトのネックレス」、資生堂の化粧品、菓子の「東京ばな奈」である⁷。

ここで注目したいのは、養殖真珠である。これも、明治時代のハイテク産業と強弁することもできるかもしれないが、一般的には第一次産業の産品であり、自然との係り合いと言えるだろう。

また、伊勢・志摩は江戸時代からの日本の観光地であり、長年の経験をもった場所である。しかも、この地域には、筆者が連続して研究している鉄道企業の経営による観光地・志摩スペイン村がある。さらに言うなら、この経営は第三セクター形式を取っており、日本の観光経験を台湾で応用する上で示唆に富んでいる。そこで、本稿では、志摩スペイン村の観光を、特に第三セクターという観点から考察してみたい。

2. 研究方法と先行研究

志摩スペイン村の様なテーマパークは、日本では東京ディズニーランドと長崎オランダ村が開設された昭和 58（1983）年から始まっている。リゾートブームも一段落した 1990 年代には地理学の巡検をまとめた研究が現れた。その中で、地理教育の観点からまとめた奥野一生（1998）がその代表的なものといえる。産業の観点からは、米浪信男（2004）が第 4 章でテーマパークを取り扱っている。また、企業が紹介・広告の意図を含んだ論考があるが、これらも上手く利用すれば志摩スペイン村の実情理解に役立つ論考である。これらには、アミューズメント産業出版（編）（1997）、アミューズメント産業出版（編）（1998）、ベストブック（編）（2002）、ベストブック（編）（2004）などがあり、本稿でも利用したい。

また、近年、インターネットの普及は目覚しく、地方自治体の資料に関しては、久保貞也（他）（2008）がある。日本の観光庁の統計資料なども効果的に利用したい。

また、巡検による現地調査も重要な研究方法である。本稿では、文献以外にも巡検による実地調査を加味し、論考を進めたい。

⁵ 出典、観光庁 HP「中国人の「爆買い」はいつまで続くのか？」

⁶ 出典、国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/010618/05.pdf>
日本観光協会「数字でみる観光 2003」

⁷ 観光庁 HP「中国人の「爆買い」はいつまで続くのか？」

3. 近畿日本鉄道の概要

日本の鉄道企業の多くは、運輸部門だけではなく、不動産、流通そして観光部門などを有する総合企業として日本経済を牽引してきた。今回のテーマである志摩スペイン村を運営する近畿日本鉄道株式会社⁸では、小林一三⁹（1873-1957）パラダイムにある意味忠実な経営を行っており、

- ① 運輸業（鉄道、バス、タクシーなど）
- ② レジャー・サービス業
- ③ 流通業（デパート、キオスク（駅売店））
- ④ 不動産業（都市開発）
- ⑤ その他

に渡る近鉄グループを擁する総合企業となっている。

運輸業では、中核となる近鉄を中心とした鉄道部門がある。また、鉄道を大動脈とするなら、鉄道駅から毛細血管のように目的地まで運ぶ路線バス、タクシー部門がある。

鉄道部門は、近畿日本鉄道であるが、ローカル線部分を独立させた伊賀鉄道¹⁰、養老鉄道¹¹がある。また、京阪奈学術研究都市を運営する政策線である奈良生駒高速鉄道¹²もが独立している。

バス部門では、基本的に府県ごとになっており、近鉄バスのほかに奈良交通、エヌシーバス、奈良観光バス、三重交通、名阪近鉄バス、明光バス（和歌山県）、北日本観光自動車（石川県）、防長交通（山口県）、防長観光バス（山口県）となっており、路線バスのほかに観光バスも運営している。タクシー部門は府県以下まで細分されているのが分かる。近鉄タクシー、奈良近鉄タクシー、竜田タクシー（奈良県）、三重近鉄タクシー、名古屋近鉄タクシー、

⁸ 近畿日本鉄道株式会社（英称 Kintetsu Corporation、現在の略称は近鉄^{きんてつ}であり、以下近鉄と略称する）は、大阪府・奈良県・京都府・三重県・愛知県の2府3県に跨る営業路線網を持つ大手私鉄である。JRグループを除く日本の鉄道事業者（民営鉄道）の中では最長の路線網を持つ。近鉄グループを抱え、様々な事業を行っている。

⁹ 明治6（1873）年1月3日-昭和32（1957）年1月25日。山梨県出身の実業家で、阪急電鉄を中心とする阪急東宝グループ（現・阪急阪神東宝グループ）の創業者。鉄道を中心に都市開発、流通事業を一体的に進め相乗効果を上げる私鉄経営モデルのパラダイムを作り上げた。第2次近衛内閣の商工大臣（1940-1941）。

¹⁰ 伊賀上野駅-伊賀神戸駅間 16.6km。近鉄伊賀線が2007年10月1日より分離した連結子会社。出資比率は近鉄98%、伊賀市2%。

¹¹ 桑名駅-揖斐駅間 57.5km。近鉄養老線を2007年10月1日より分離した連結子会社。出資比率は近鉄100%。

¹² 近鉄けいはんな（京阪奈）線として営業。生駒-学研奈良登美ヶ丘間、8.6km、2006年3月27日の開業。出資比率は民間（近畿日本鉄道・日本政策投資銀行等）50%、沿線自治体（奈良県・生駒市・奈良市）50%。

近鉄東美タクシー(岐阜県)、岐阜近鉄タクシー、石川近鉄タクシー、広島近鉄タクシー、周南近鉄タクシー(山口県)、萩近鉄タクシー(山口県)、愛媛近鉄タクシー、北交大和タクシー(福岡県)、奈交宇陀タクシー(奈良県)、三都交通(奈良県)、吉野近鉄タクシー(奈良県)、亀山交通(三重県)となっている。整備部門を共用するなど総合企業での利点が発揮できる。自動車販売・整備部門は、シュテルン箕面(大阪府)、奈交自動車整備(奈良県)、防長産業(山口県)、協和自動車整備工場(山口県)、奈良イエローハット(奈良県)、北観車体整備(石川県)となっている。

物流部門では、近畿配送サービス、奈良郵便輸送、福山通運(広島県)、近鉄エクスプレス(東京都)を有し、主たる分野である交通と小売部門との提携により単独企業より優位に展開できる体制を持っている。

海運では、志摩マリンレジャー(三重県)、国道九四フェリー(大分県)があり、その他、別府ロープウェイ(大分県)、新若草山自動車道(奈良県)、三重県観光開発、近畿ニッポンレンタカー(大阪府)と展開している。

レジャー・サービス業に目を移すと、旅行代理店、ホテル、遊園地、ゴルフ場を運営している。

旅行代理店では、日本最大級の近畿日本ツーリスト(東京都)をはじめ、クラブツーリズム(東京都)、防長トラベル(山口県)がある。

ホテル・旅館では、かつての近鉄観光が分割された近鉄ホテルシステムズ(大阪府)を中心に、ホテル近鉄尼崎、KINTETSU ENTERPRISES COMPANY OF AMERICA(アメリカ・カリフォルニア州)、箱根高原ホテル(神奈川県)、奥日光高原ホテル(栃木県)、三笠温泉土地(奈良県)、金剛葛城観光開発(奈良県)、近鉄旅館システムズ(奈良県)、賢島宝生苑(三重県)、湯田温泉(山口県)、萩観光ホテル(山口県)を沿線以外にも展開している。

遊園地・ゴルフ場などでは、三重県を中心に展開している。近鉄レジャーサービス(三重県)、きんえい(大阪府)、近鉄ゴルフアンドリゾート(大阪府)、花吉野ゴルフ場(奈良県)、伊賀桔梗ゴルフ場(三重県)、賢島浜島ゴルフ場(三重県)、飛鳥ゴルフ(奈良県)、志摩スペイン村(三重県)、ジョイフル明光(和歌山県)となっている。このように数多くのゴルフ場を経営しているが、ゴルフプレーヤーが鉄道を利用することは少ないと思われるから、企業としての有機的結合制性に関しては不明である。

飲食業では、かつて近鉄観光株式会社として経営していた。駅の売店や特急電車の車内販売といった分野が起源である。現在は、レストラン部門が分割された近鉄レストラン(大阪府)、近鉄観光(大阪府)、奈交フーズ(奈良県)で構成されている。鉄道と関係する部門からははなれ、高速道路のサービスエリア(近鉄レストラン)やゴルフ場のレストランの運営、冷凍麺他の食品

製造などを手がけている。

その他、サービス部門では、アド近鉄(大阪府)、メディアート(大阪府)、近鉄ビルサービス(大阪府)、近鉄住宅管理(大阪府)、ミディ総合管理(大阪府)、くらし科学研究所(大阪府)、Kサポート(大阪府)も有している。

流通部門は、鉄道と結びつきの深い部門である。近代以降、駅は街の中心になっており、その抜群の集客力を利用したデパート、スーパーマーケットは鉄道企業の三本柱の一角である。近鉄百貨店(大阪府)、近鉄松下百貨店(山口県)、近商ストア(大阪府)、奈交サービス(奈良県)、近鉄リテールサービス(大阪府)、ビッグウィル(大阪府)、ジャパン・シーフーズ(大阪府)、近鉄友の会(大阪府)、近鉄松下友の会(山口県)、三重ハイウェイサービス(三重県)を展開している。

鉄道の利点を最も上手く利用したのが、不動産部門である。駅を新設することで、不動産価値は大きく上昇する。バブル期間には鉄道企業の三本柱の中でも特に大きな地位を占めていた。近鉄不動産(大阪府)、ケイ・エス・エス建物管理(大阪府)、奈良観光土地(奈良県)、三重交通グループホールディングス(三重県)、三交イン(愛知県)、南勢地域開発(三重県)、丸物不動産(京都府)らを有している。

その他事業では、電車の車体なども自作できる体制を持っている。近畿車輛(大阪府)では新幹線車体も手がけるほどである¹³。この他に、近鉄電気エンジニアリング(大阪府)、近鉄車両エンジニアリング(大阪府)、近鉄軌道エンジニアリング(大阪府)、全日本コンサルタント(大阪府)、近鉄造園土木(大阪府)、近創(大阪府)、アランシア(大阪府)がある。

路線を利用した新しい産業として、情報通信・介護・保険部門もある。近鉄情報システム(大阪府)、近鉄ケーブルネットワーク(大阪府)、こまどりケーブル(大阪府)、KCN 京都(京都府)、近鉄スマイルサプライ(大阪府)、近鉄保険サービス(大阪府)である。

これらの分野の事業別実績¹⁴は、以下のようになっている。2011年3月期売上高は、運輸部門56社2,185億円、営業利益288億円、不動産部門16社1,410億円、営業利益68億円、流通24社4,086億円、営業利益36億円、ホテルレジャー部門27社1,976億円、営業利益は2億円の赤字、その他10社112億円、営業利益6億円となっている。流通部門が40%以上を占めており、観光部門は20%強にすぎないが、成長している部門である。

¹³ 台湾新幹線は製造していない。台湾新幹線は、川崎重工業、日立製作所、日本車輛製造で製造されている。

¹⁴ 近鉄HP「2011年3月期決算説明会 2011/3期セグメント別実績(連結)」:5
<http://www.kintetsu.jp/kouhou/investor/pdf/20110518setumeikai.pdf>

表 1 近鉄グループ事業別売上高（2011年3月期）¹⁵

売上高（億円）	2010/3	2011/3	前期比%
運輸	2236	2185	-2.3
不動産	1323	1410	6.6
流通	4240	4086	-3.6
観光（ホテル・レジャー）	1893	1976	4.4
その他	104	112	7.7

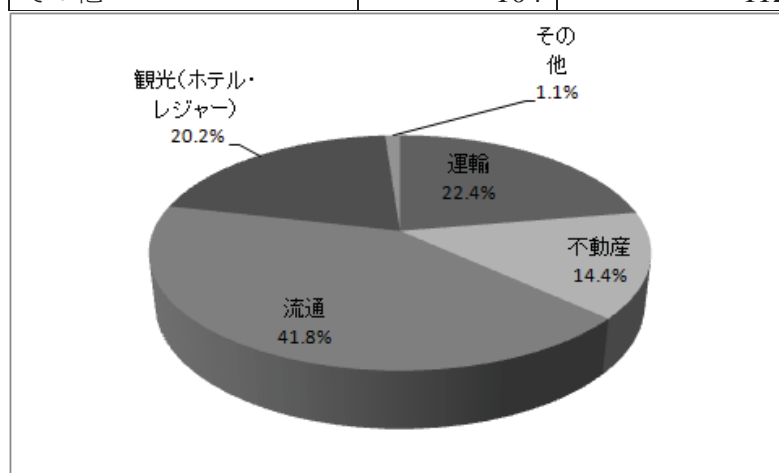


図 3 近鉄グループ事業別収入の割合（2011年3月期）¹⁶

¹⁵ 近鉄 HP 「2011年3月期決算説明会 2011/3期セグメント別実績(連結)」:5
<http://www.kintetsu.jp/kouhou/investor/pdf/20110518setumeikai.pdf>

¹⁶ 近鉄 HP 「2011年3月期決算説明会 2011/3期セグメント別実績(連結)」:5
<http://www.kintetsu.jp/kouhou/investor/pdf/20110518setumeikai.pdf>

4. テーマパークとは

テーマパーク (Theme Park) とは、特定のテーマ (文化や物語、映画、時代) を基礎にした観光施設¹⁷を指すことが多い。観光資源を持たない地域に「第4の観光資源¹⁸」として開設されることが多い¹⁹。

1983年に東京ディズニーランド、長崎オランダ村が開園し、日本に本格的なテーマパークが生まれた²⁰。これが、テーマパークの第1期(1983-1986)である²¹。その後『総合保養地域整備法』(1987年施行)、通称リゾート法により第三セクターによるテーマパークの開園が相次いだ。これが、テーマパークの第2期(1987年-1991年)である²²。志摩スペイン村は、第3期(1992年-1995年)のテーマパークで、3大私鉄(名古屋鉄道²³、東武鉄道²⁴、近鉄)がそろってテーマパークを保有するようになった時期である²⁵。1996年以降、飽和状態の関東から関西へと開設地域が移転した。ユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどが開園した。これが第4期である²⁶。

2009年度のテーマパークの入園者数上位6ヶ所は、日本経済新聞の調査によれば、以下の通りである²⁷。東京ディズニーリゾートが圧倒的な集客数を誇っているのが分かる。

¹⁷ 米浪信男(2004)『観光娯楽産業論』:92-93.

¹⁸ 自然、歴史、大都市が3つの観光資源である。

¹⁹ 奥野一生(1998)「日本におけるテーマパークの立地と展開」:21。

²⁰ 日本初のテーマパークは、1965年に開園した明治村である。なお、閉園したユネスコ村は1951年の開園である。

²¹ 奥野一生(1998)「日本におけるテーマパークの立地と展開」:22。

²² 奥野一生(1998)「日本におけるテーマパークの立地と展開」:22。

²³ 前述の明治村(1965年)を保有している。

²⁴ 東武ワールドスクウェア(1994年)を開園した。

²⁵ 奥野一生(1998)「日本におけるテーマパークの立地と展開」:22。

²⁶ 奥野一生(1998)「日本におけるテーマパークの立地と展開」:24。

²⁷ http://ceo.johobuilders.co.jp/2010/04/16_themepark.html

表2 日本の主なテーマパーク入場者数²⁸

施設名 (開園時期、期別)	場所	交通	2009年 度 万 人	2010年 度 万 人	前年 比 %	経営
東京ディズニーリゾート (1983年、第1期)	千葉県浦安市 (大都市内)	大都市鉄道 駅前	2581	2537 ²⁹	-1.7	京成電鉄 三井不動産、千葉県 ³⁰
ユニバーサル・スタジオ オ・ジャパン (2001年、第4期)	大阪市 (大都市内)	大都市鉄道 駅前	800	816 ³¹	2.0	ゴールドマン・サックス 証券 ³²
ナムコ・ナンジャタウン (1996年、第4期)	東京・池袋 (大都市内)	大都市鉄道 駅前	190	178 ³³	-6.7	ナムコ
ハウステンボス (1992年、第3期)	長崎県佐世保 (観光地型)	地方鉄道 駅前	141	174 ³⁴	19.0	野村プリンシパル・フ ァイナンス、HIS
志摩スペイン村 (1994年、第3期)	三重県志摩市 (観光地型)	地方鉄道+ バス	157	146 ³⁵	-7.5	近鉄レジャーサービ ス、三重県、志摩市
サンリオピューロランド (1990年、第2期)	東京都多摩市 (都市郊外)	大都市郊外 鉄道駅前	102	109 ³⁶	6.4	サンリオ

2009年度は全般に苦戦していた³⁷が、大都市に立地して、鉄道交通の便のよいテーマパークが健闘しているのが分かる。開園時期と集客数の関連性は薄そうである。交通重視の中にあつて、志摩スペイン村は、大阪(京都、名

²⁸ http://ceo.johobuilders.co.jp/2010/04/16_themepark.html などを元に筆者作成。売上高の調査では、「遊園地・テーマパーク経営企業128社の実態調査(帝国バンク)」

<http://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/p110805.pdf> がある。

²⁹ 「東京ディズニーランド・東京ディズニーシー2010年度入園者数データ(速報)」

http://www.olc.co.jp/wpmu/wp-content/blogs.dir/2/files/2011/04/20110401_01.pdf

³⁰ 京成電鉄 19.97%、三井不動産 11.76%、千葉県 3.63%である。

³¹ 「2010 THEME INDEX The Global Attractions Attendance Report」

<http://www.themeit.com/etea/2010Report.pdf>

³² 1994年開設当時は大阪市が株式の過半数を所有。

³³ 「全国の主要レジャー・集客施設入場者数ランキング【2011年版】(総合ユニコム株式会社)」<http://www.biz-samurai.com/release/detail/85559/>

³⁴ 「全国の主要レジャー・集客施設入場者数ランキング【2011年版】(総合ユニコム株式会社)」<http://www.biz-samurai.com/release/detail/85559/>

³⁵ 「志摩スペイン村」

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%BF%97%E6%91%A9%E3%82%B9%E3%83%9A%E3%82%A4%E3%83%B3%E6%9D%91>

³⁶ 「51期通期業績説明」http://www.sanrio.co.jp/rs/corporate/ir/result/detail/51_fin_briefing.pdf

³⁷ 前年比-5.2%、-1.5%、-7.3%、-1.4%、-3.9%、-2.6%であった。

古屋)から特急電車で2時間半、さらにバスに乗り換えて13分である³⁸。交通の条件も悪く前年比7.5%減と、ハウステンボスに抜かれることとなってしまった。

5. 志摩スペイン村の概略

観光の成否は、交通と宣伝にあるが、通勤に鉄道システムを多用する日本社会にあつては、電車車中の中吊り広告は極めて効果的である。また、鉄道やバス、場合によってはロープウェーなどの交通機関を有しているため、交通手段としても鉄道企業の参画する観光では極めて優位である。

伊勢地方は、江戸時代から伊勢参りとして世界的にも最古のパッケージツアーが行われていた伝統がある日本有数の観光地である。志摩スペイン村は、1994年に、近畿日本鉄道が、テーマパークを中心に、ホテル、天然温泉の3施設で構成されている20世紀型の観光地である。鉄道資本が本格的に地方開発型のテーマパークを開発した第3期の代表的施設である。第2期より始まっていた第三セクター方式により、伊勢志摩国立公園内に敷地を確保することができた。『総合保養地域整備法』(1987年施行)に合わせ、三重県志摩郡磯部町(現志摩市)の協力を得て開発したのである。近鉄以外に三重県5%、磯部町5%が出資している。

構成は、テーマパークである「パルケエスパーニャ」(スペイン村)が34ha、ホテル志摩スペイン村が3.1ha、天然温泉「ひまわりの湯」が0.21ha、総面積(緑地などを含む)113haと広大な敷地を確保できたのも第三セクターの利点といえよう。

広大な敷地を確保するには、第三セクター方式は有効な方法であり、ディズニーリゾートでも、千葉県の出資が3.63%、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンでも開業時は大阪市が過半数の投資を行っていた。

しかし、志摩スペイン村の立地は地方なので時間、交通運賃が消費者に大きいのしかかってくる。鉄道を利用すれば、近鉄に交通運賃が落とされるので親会社には好都合であるが、その反面、リピーターを確保するのが難しくなってしまう³⁹。リピーターを呼び込むためには、多大な再投資が必要である。

志摩スペイン村では、1996年に、約2億4000万円を投資⁴⁰したのを皮切

³⁸ 大阪難波から乗車券2,250円、特急指定席1,560円である。また、最寄り駅の鵜方駅からスペイン村までバスで片道360円かかる。

³⁹ 実業界(編)(2004)「特別企画「近鉄」志摩スペイン村見聞録--ねえパパ、なぜスペイン村はなくなるの?」参照。

⁴⁰ 遊歩道「クエントスの森」を新設した。

りに、第一次営業施設増強⁴¹（1996年～1997年）では約70億円、第二時営業施設増強⁴²（1999年）には、約49億円、1997年～1999年には約3億円⁴³、2000年に約2億円⁴⁴、2002年には約1億4000万円⁴⁵、2004年は約2億円⁴⁶、2007年は、約1億4000万円⁴⁷、2008年は約8億円⁴⁸と毎年1億円以上も再投資を続けたがリピーターは増えず、累積赤字は、400億円以上に達した。

地域と連携した第三セクター方式では、土地の取得に利点があるという光の部分もあるが、経営の転換が難しく、経営困難時の対応が難しくなってくる。また、漁業権など地元住民の権利に関しては、地方公共団体、第三セクターでは有効な解決策を打ち出せず、海洋レジャー開発を展開できないなど影の部分が増えつつある。

6. 近鉄の経営改革

近鉄は、資本金927億4100万円、総資産1兆4965億2800万円、従業員数8293人、営業キロは508.1キロで、JR各社以外では最長の営業をしている⁴⁹。大阪、京都、名古屋を結んでいるが、ローカル線も多く、不動産を含めた総合企業として経営を進め利益を出してきた。しかし、バブル景気（1986-1991）の崩壊により、不動産業が振るわなくなった。さらにJR西日本（1987年民営化）との旅客争奪も激しく⁵⁰、経営が苦しくなった。重厚長大企業の地盤沈下が起きたのである。小林一三パラダイムが転換期を迎えているのである。

そのため、近鉄では、ローカル線の分離、プロ野球球団⁵¹売却といった経

⁴¹ 「ピレネー」（ジェットコースター）「ドンキホーテ冒険の旅」「コロシウム可動式屋根」「エンバシーホール」が増設された。

⁴² 「ロストレジェンド」（野外劇場）「エスパーニャカーニバル」「サンタクルス通り延伸」が増設された。

⁴³ 植栽増強を行った。

⁴⁴ 「ドンキホーテバルーン」を新設した。

⁴⁵ 「太陽の洞窟」、「ドンキホーテのからくり時計」等を新設した。

⁴⁶ 「マタドール」（ジェットコースター）、「光の宮殿」、「氷の城」等を新設した。

⁴⁷ 「不思議の国のアリス」等を新設した。

⁴⁸ 「ピエロ・ザ・サーカス」を新設した。

⁴⁹ この他のデータは、駅数は294駅、在籍客車数1,960両、年間輸送人員5億7622万9000人、旅客輸送人キロは110億8000万人キロ、客車走行キロは3億0107万1000キロである（民鉄協 HP <http://www.mintetsu.or.jp/corporates/kintetsu/index.html>）。

⁵⁰ 近鉄の初乗り運賃（3kmまで）は150円であるが、JR西日本近郊区間では120円となっている。

⁵¹ 近鉄パールズとして1949年 - 1958年存在した。これは、近鉄沿線である伊勢志摩の名産である真珠からきたもので、近鉄の観光と真珠との結びつきの強さが見て取れる。その

営改革が2004年より進められた。

まず、年間赤字は40億円程度であった大阪近鉄バファローズ⁵²が金融業であるオリックスに2004年に吸収された⁵³。2007年には、近鉄伊賀線が伊賀鉄道、近鉄養老線が養老鉄道として分離した。

こうした経営環境にあつて、志摩スペイン村は、累積赤字400億円以上であり、球団とならんで近鉄の「お荷物」となっていた。しかし、第三セクター経営のため、撤退困難だったのである。三重県としては、周辺観光地である伊勢神宮などの集客に志摩スペイン村を利用したかったこともあり、苦しい経営が続いている。

6. まとめ

このように、志摩スペイン村は、リゾート法により、第三セクター方式で生まれたテーマパークであった。テーマパーク創設第3期である大手鉄道資本の参入という形で華々しくオープンした。そのため、国立公園という制約を受けず、順調に開園することができたのである。

しかし、第三セクターは公的な要素があるため、純粹に経営効率だけで論じることが出来ない体質を持っていた。第三セクターでは、いわゆる「お役所仕事」であり、経営理論が欠如しているとの指摘もある。バブル崩壊後、第三セクター方式による経営の破綻が続出している。

また、漁業権の問題があり、海洋レジャーへ踏み出すこともできなかった。こうした問題には、第三セクターも無力であった。

リゾート法適用第1号である宮崎県のシーガイア（1993年開園、2001年経営破綻、アメリカのリップルウッド・ホールディングスが経営を引き継ぐ）の破綻など⁵⁴、第三セクター方式には失敗例が多い。

後、名将・千葉茂監督（1919-2002）を招聘するにあたり、千葉監督が猛牛の異名をとることから、近鉄バファロー（1959年 - 1961年）、近鉄バファローズ（1962年 - 1998年）となった。サッカーJリーグの成功により、地域密着型スポーツを展開すべく、大阪近鉄バファローズ（1999年 - 2004年）と改名した。

⁵² 昭和10（1935）年に東京で行なわれた『全国肉用牛畜産博覧会』で、近鉄沿線である松坂では、名誉賞を受賞し、松坂牛の名が有名であったことも、牛を球団名とした一因になるのではないだろうか。

⁵³ 鉄道企業のプロ野球球団売却は、他の鉄道会社でも起きている。1988年には、阪急ブレーブス（1936-1988）がオリックスに、同年、南海ホークス（1938-1988）がダイエー（1989-2004、小売業）からソフトバンク（2005- 通信業）へと売却された。現在は、西武ライオンズ（1979-、西鉄ライオンズとしては1950-1972）と黒字球団である阪神タイガース（1935-）しか残っていない。

⁵⁴ 1997年、カナディアンワールド（北海道芦別市）閉鎖。1998年、呉ポートピアランド（広島県呉市）閉鎖。1998年、ネイブルランド（福岡県大牟田市）閉鎖。2003年、ハウステン

一方、テーマパークとして数少ない成功例である東京ディズニーリゾート（東京ディズニーランド、東京ディズニーシー）には、京成電鉄と千葉県が出資しており、比率は小さいものの鉄道企業や地方自治体の共同事業の一つである。テーマパークは広大な敷地が必要であり、第三セクターや地方公共団体の協力が必要になる場合も多い。

台湾では、公的な事業では、BOT（Build Operate Transfer）方式により、民間資本を活用する方式が取られている。日本でも、1999年、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年7月30日法律第117号）、いわゆるPFI（Private Finance Initiative）法により可能性の道を開いた。レジャー施設を公共資産とするには、意識改革が必要であるが、日本や台湾が観光を重視するのであれば、レジャー施設のBOT化なども考慮する必要があるのではないだろうか。

台湾では、国際機構への加盟問題から、世界遺産の登録ができない状態である。本稿でも述べたが、「第4の観光資源」としてのテーマパークを何らかの公的協力により創造する必要があるのではないだろうか。これには、産業遺産を公的に保存しつつテーマパークとする方法もあるだろう。志摩スペイン村では、真珠養殖も広義の産業遺跡として保存することになるかもしれない。

参考文献

- 大曾根 利彦・敷田 和久（1992）「国際リゾート「志摩スペイン村」」『土木学会誌』77(11) 8-11。
- 志摩スペイン村 K.K.(1994)「伊勢志摩の新たな魅力の創造—「志摩スペイン村」の誕生」『近畿日本鉄道技術研究所技報』25:88-96.
- アミューズメント産業出版（編）（1997）「志摩スペイン村・パルケエスパーニャ、インバーテッドコースター「ピレネー」オープン」『アミューズメント産業』26(4):85-88.
- アミューズメント産業出版（編）（1998）「パーク情報 志摩スペイン村・パルケエスパーニャ開園5周年の99年春に施設拡充」『アミューズメント産業』27(3):75-81.
- 奥野一生（1998）「日本におけるテーマパークの立地と展開」『地理学報』33:15-35.
- ベストブック(編)(2002)「経済 企業研究 近畿日本鉄道 嵐のようなグループ リストラ--鉄道事業不振で危機感、最大の重荷「志摩スペイン村」の行

ポス（長崎県佐世保市）会社更生法申請。北海道夕張市の石炭の歴史村（1980年開園、2006年経営破綻、夕張リゾートが経営を引き継ぐ）も破綻した。

- 方」『Verdad』(通号 89):54-57.
- ベストブック(編)(2004)「降ろせない近鉄グループのお荷物--「志摩スペイン村」と並ぶ頭の痛い問題企業「近鉄球団」」『Verdad』10(3):12-13.
- 米浪信男(2004)『観光娯楽産業論』ミネルヴァ書房.
- 実業界(編)(2004)「特別企画 「近鉄」志摩スペイン村見聞録--ねえパパ、なぜスペイン村はなくなるの?」『実業界』(908):48-51.
- 劉伯雯(2005)「日本の私鉄資本による沿線の開発—関東大手私鉄を例に」『日本言語文芸研究』5:112-131.
- 劉伯雯(2006)「富士河口湖における観光の推進-台湾からの旅行と日中翻訳の基礎資料として」『日本言語文芸研究』6:170-191.
- 劉伯雯(2007)「日本の民鉄による百貨店兼業の研究-関西と高雄の百貨店を中心に」『日本言語文芸研究』7:175-194.
- 劉伯雯(2008)「台日の新幹線による通勤の可能性-東海道新幹線岐阜羽島駅と台湾高速鉄路台南駅を例として」『台湾応用日語研究』5:176-192.
- 劉伯雯(2008)「日本のリゾート経営と産業転換 -常磐ハワイアンセンターからスパリゾート・ハワイアンズへ」『日本語言語文芸研究』9:232-246.
- 劉伯雯(2010)「日本産業遺跡の観光化経験の台湾への応用 別子銅山の観光化」『日本語言語文芸研究』10:134-156.
- 久保貞也・東川 輝久・島田 達巳(2008)「電子自治体の進展と情報システムの関係」『日本経営システム学会誌』24(2):89-97.

『月刊レジャー産業資料』総合ユニコム <http://www.sogo-unicom.co.jp/>

国立高雄第一科技大学応用日語系 副教授