

地方創生のための「プラス・トーキョー」観光戦略 ～五輪文化プログラムによる国際観光の振興～

A Tourism Strategy for Vitalizing Regional Economies—“Plus Tokyo”:
Promoting International Tourism with Olympic-Related Cultural Programs

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「2020東京五輪」）は、日本におけるインバウンド観光の拡大に強い追い風となることが期待される。

なお、ロンドン五輪の際には、「ロンドン・プラス（London Plus）」という名称の観光キャンペーンが実施された。これは、海外からの観光客がロンドンに滞在するだけでなく、もう1都市プラス、または2都市プラスして、他の都市にも足を延ばしてもらおうという英国政府観光庁による観光キャンペーンであった。この「ロンドン・プラス」を継承して、その東京版である「東京プラス」という戦略が観光庁において想定されているようである。

一方、国土交通省の推計によると、2020年以降の成田空港および羽田空港は、需要が処理能力を超過する懸念が高い。また、日本政策投資銀行の推計によると、訪日外国人が政府の目標（2020年に2,000万人）並みに増加するケースにおいては、2020年の東京の宿泊需給は需要超過と予測されている。

こうした予測を踏まえ、訪日外国人の目標を達成するためには、成田・羽田以外の地方都市の空港により積極的に入国してもらい、宿泊に関しても地方都市に宿泊・滞在していただく、という方策が考えられる。

すなわち、「東京プラス」とするのではなく、これを逆転させ、地方都市に訪日外国人を直接誘導したうえ、2020東京五輪の観戦等に関しては国内交通で対応するという「プラス・トーキョー」が、日本が目指すべき戦略であると考えられる。

そして、2020年に向けて「プラス・トーキョー」戦略を日本全国の地方都市で展開する際に、各都市において、滞在する観光客を惹きつける要素として、「文化プログラム」が大きな役割を果たすものと期待される。



The 2020 Olympic and Paralympic Games in Tokyo is anticipated to provide a tailwind for increasing tourism to Japan. At the time of the London Olympics, there was a tourism campaign called London Plus. The campaign was conducted by the United Kingdom's national tourism agency and was intended to encourage foreign tourists to visit not only London, but also one or two additional cities. The Japan Tourism Agency seems to be considering following London Plus and pursuing a Tokyo version, a strategy called Tokyo Plus. However, according to estimates of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, there is a high risk that the number of foreign visitors will exceed the capacity of the Narita and Haneda airports in 2020 and the subsequent years. Also, according to estimates of the Development Bank of Japan, if the number of foreign visitors to Japan becomes close to the government's target (20 million people in 2020), the demand for accommodations in Tokyo in 2020 is expected to exceed supply. Based on these estimates, one can envisage a measure to achieve the target number of foreign visitors by encouraging them to proactively enter Japan at regional airports (not Narita or Haneda) and to stay in regional cities. In other words, instead of inviting tourists to Tokyo and encouraging subsequent visits to additional places, Japan should pursue a strategy, possibly called Plus Tokyo, in which visitors are encouraged to go directly to regional cities; then, their visit to Tokyo for events like the 2020 Tokyo Olympics is supported by domestic transportation systems. In implementing the Plus Tokyo strategy in regional cities throughout Japan in preparation for the 2020 Tokyo Olympics, cultural programs in those cities are expected to play an important role as attractions for tourists staying locally.

1 「ロンドン・プラス」と「東京プラス」

2014年の訪日外客数は1,341万4千人（前年比29.4%増）となり、これまで過去最高であった2013年（1,036万4千人）を300万人も上回った¹。また、日本経済新聞社がまとめている「日経MJヒット商品番付」（2014年）において、東の横綱に「インバウンド消費」が選ばれた²。この番付の背景としては、訪日外国人による「インバウンド消費」が、不振の国内消費を支える大きな存在になったことが挙げられる。

一方、2013年9月8日、ブエノスアイレスで開催されたIOC（国際オリンピック委員会）総会において、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「2020東京五輪」）の開催都市に東京が選定された。2014年版の観光白書においては、この2020東京五輪の開催について、「我が国のインバウンド観光の拡大における強力な追い風であり、今後、2020年（平成32年）に向けて2,000万人の高みを目指していく上では、この追い風を最大限活かすことが必要となる」（観光庁2014、p43）および「国際的注目度を十分活かした戦略を持ち、大会効果を一過性的・一時的なものに終わらせることなく、大会終了後も長期間にわたって持続させるとともに、東京のみならず日本全国に開催効果を波及させることが求められる」（観光庁2014、p64）³と記述されている。

この2020東京五輪の経済波及効果については、特定非営利活動法人東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会と東京都スポーツ振興局が2012年6月に試算している⁴。その資料によると、2020東京五輪にともなう需要増加額は、東京都で約9,600億円、その他の地域で約2,600億円、全国総計で約1兆2,200億円となっている。また、2020東京五輪にともなう経済波及効果（生産誘発額）は、東京都で約1兆6,700億円、その他の地域で約1兆2,900億円、全国総計で約2兆9,600億円となっている。ただし、この試算は訪日観光客の増加やインフラ整備事業等の効果を織り込んでいない。

一方、民間金融機関の三菱UFJモルガン・スタンレー証券は、2020東京五輪が呼び水となって訪日観光客数が2020年までに1,000万人増加すると想定して経済波及効果を試算している。その結果、訪日観光客の個人消費に関する需要増加額は1.1兆円、経済波及効果は1.7兆円にも達する試算となっている⁵。

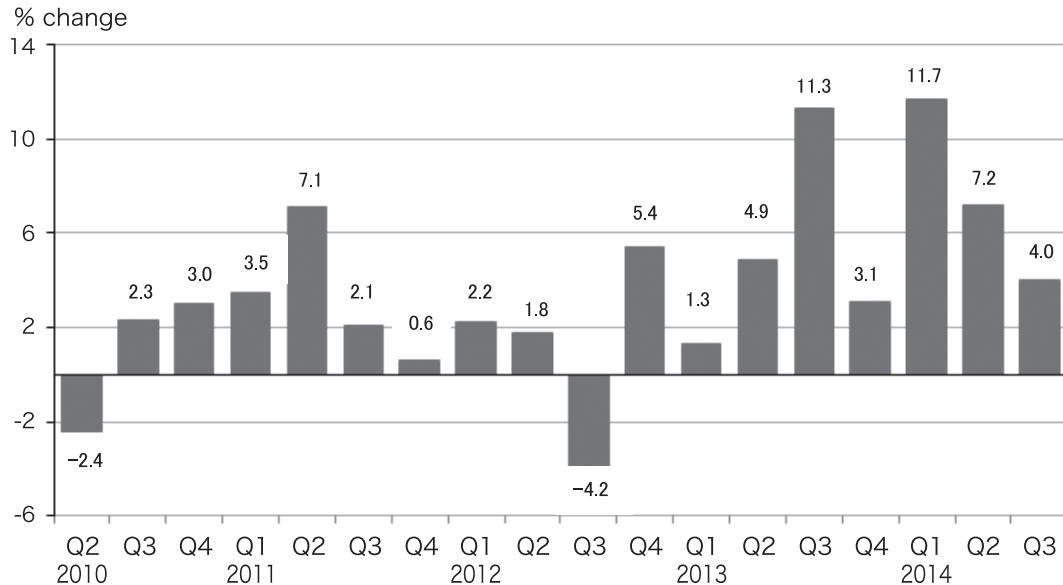
2020東京五輪に参加する訪日観光客数について予測されてはいないが、招致活動の時点でIOCに提出された「立候補ファイル」の中で、大会期間中の観客と大会スタッフ数は約1,010万人、1日当たり最大約92万人と予測されている⁶。

ちなみに、直近の2012年に開催されたロンドン五輪の際には、同大会と連動して「ロンドン・プラス（London Plus）」という名称の観光キャンペーンが実施された。この「ロンドン・プラス」とは、海外からの観光客がロンドンに滞在するだけでなく、もう1都市プラス、または2都市プラスして、他の都市にも足を延ばしてもらおうという英国政府観光庁（VisitBritain）による観光キャンペーンであった。VisitBritain会長クリストファー・ロドリゲス（Christopher Rodrigues）氏は、業界紙のインタビューにおいて「我々が国立の観光振興組織として行うべきことの1つは、英国全体での観光を促進することである。そして、それが『ロンドン・プラス』である」⁷と応えている。

もっとも、ロンドン五輪開催時であった2012年第3クォーターにおける訪英外国人旅行者の数は対前年同期比でマイナス4.2%となっている⁸。この原因について、ETOA（欧州ツアーオペレーター協会）は、「オリンピック・パラリンピックに関心のない観光客の一部が大会開催時のロンドンにおける交通・宿泊等の混雑や宿泊代等の価格高騰を回避しようとしたため」（観光庁2014、p53）と分析しているとのことである⁹。

一方で、ダボス会議の開催で有名な国際非営利財団WEF（World Economic Forum；世界経済フォーラム）によって作成されている、旅行および観光における国際競争力を測定する研究報告書「国際観光競争力ランキング

図表1 訪英外国人旅行者数の推移（対前年同期比・四半期）

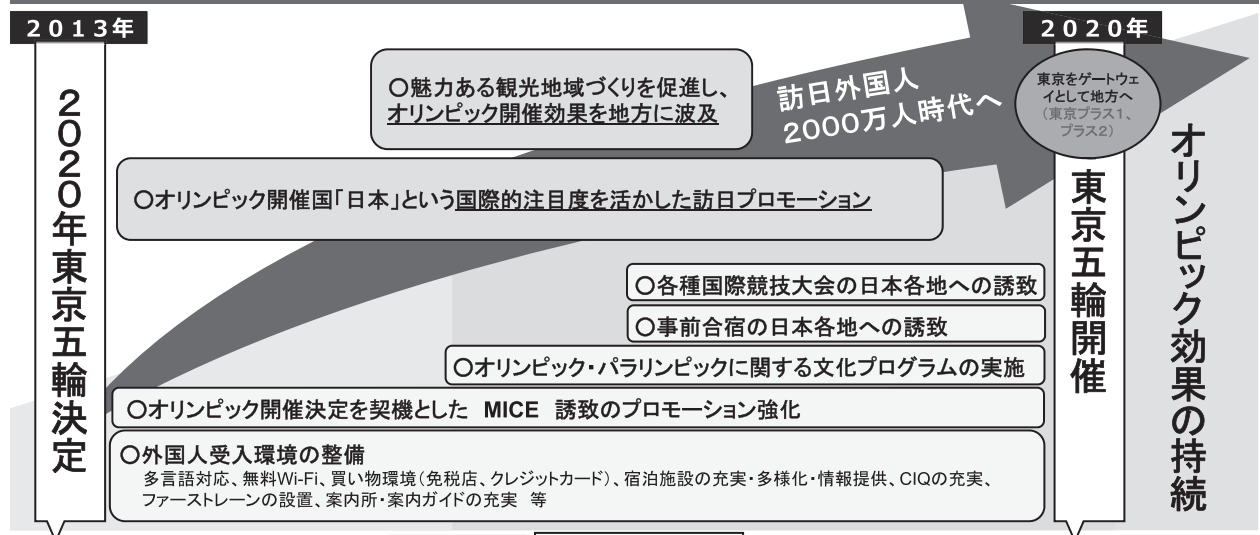


出所：Office for National Statistics “Overseas Travel And Tourism, Provisional Results Q3 2014”（2015年1月）に筆者が加筆

図表2 「東京プラス1、プラス2」の観光戦略

2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた観光戦略

国土交通省 観光庁



2016年 リオデジャネイロ五輪

2012年ロンドン五輪の観光分野での経済効果

- ・2012年7月～9月までの3ヶ月間に、ロンドン五輪を目的とした訪英外国人旅行者は68万5,000人。
- ・オリンピックを主目的とする訪英外国人旅行者の滞在中の平均支出額は1,350ポンド（約166千円）。これは、同時期に他目的で訪英した外国人旅行者の約2倍。
- ・2013年7月に英国を訪れた全ての旅行者は326万人。（前年同月比3%増）
- ・2013年7月の旅行者の消費額は25億2,000万ポンド。（史上最高額、前年同月比23%増）

2012年ロンドン五輪に向けて実施された文化プログラム

- ・IOCオリンピック憲章において、オリンピック競技大会組織委員会は、複数の文化イベントのプログラムを計画しなければならないと定められている。
- ・2012年ロンドン五輪に際しては、五輪開催4年前の2008年から、音楽や演劇、ダンス、美術、映画、ファッションなど英国の多角的な文化・魅力を紹介する文化プログラムを実施。2012年6月下旬～9月上旬の12週間に渡る「ロンドン2012フェスティバル」がメインプログラム。
- ・英国政府観光庁は2012年ロンドン五輪を、将来に向けて持続的に旅行者増加を目指すための世界に向けたPRの絶好の機会として活用。

出所：観光庁「説明資料」（2014年2月24日）＜<https://www.mlit.go.jp/common/001028709.pdf>＞

出典：英国政府観光庁

グ (Travel and Tourism Competitiveness Report) 」の最新版 (2013) において、英国は7位 (2011年) から5位に順位を上げている。この順位上昇に影響を与えた事由として、同レポートは2012年に実施された2つのイベント、すなわちオリンピックとヴィクトリア女王在位60周年記念式典 (ダイヤモンド・ジュビリー、2012年6月) を挙げている¹⁰。

そして、2020東京五輪の際には、ロンドン五輪のキャンペーン「ロンドン・プラス」を継承して、その東京版である「東京プラス」という戦略が観光庁において想定されているようである。

観光庁の資料によると、2020東京五輪が開催される2020年に向けて訪日外国人2,000万人を目標とするとともに、東京をゲートウェイとして地方へ誘致する「東京プラス1」「東京プラス2」という戦略が記述されている¹¹。

しかし、筆者は東京五輪においては、逆転の発想による観光振興、ひいては地域創生が必要ではないかと考えている。

2 | すべての地方空港の国際線を数倍増に

上述した「逆転の発想」について説明する前に、2020年の観光動向をめぐる2つの予測を紹介したい。

ひとつ目は、空の玄関口である「空港」に関する予測である。図表3の通り、日本への入国外国人のほとんど (約95%) が空港から入国しており、そのうち半数強 (約51%) が首都圏空港 (成田・羽田) を利用している。なお、2013年の入国外国人の国籍地域は、アジアが約888万人、北アメリカが約102万人、ヨーロッパが約96万人、となっている。

そこで、政府の訪日外国人に関する目標 (2020年に2,000万人) を達成するためには、単純な計算上ではすべての空港における入国外国人の数を現在の約1.5倍に増加させればよいこととなる。

ただし、2020年の東京五輪開催時の成田空港および羽田空港の状況は、需要が処理能力を超過する懸念が高

い。国土交通省の推計によると、首都圏空港の発着回数 (国内線+国際線) は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に現在の計画処理能力を超過する見込みとなっている。なお、この需要推計においては、2020年の東京五輪開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮されていない (さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現されていない) とのことである¹²。

さて、首都圏空港 (成田空港、羽田空港) に関しては、2010年から2014年にかけて年間の発着回数を1.5倍に増加させることが計画されている。仮に2013年から2020年にかけても同程度 (1.5倍) の増加があることを前提条件とし、この仮定に基づいて試算すると、2020年の成田空港の入国外国人数は約640万人、羽田空港は約200万人、合計で約840万人となる。そこで、政府の目標値である2,000万人の達成へ向けて、残りの1,160万人分を成田・羽田以外の空港で入国させることが必要となる。

上述した通り、成田空港と羽田空港だけでは、政策目標の訪日外国人2,000万人達成は困難であると考えられる一方で、日本には国際線が発着する地方空港が多数存在する。成田・羽田以外の空港は、2020年には2013年水準の2.3倍、2030年には同4.3倍以上に入国外国人数を増加させないと、政府の目標は達成できない計算となる。そこで、2020年へ向けて増加する訪日外国人は (処理能力の不足することが予想される) 成田空港または羽田空港に入国してもらうだけではなく、地方都市の空港から入国してもらうという方策を積極的に推進することが必要となる。訪日外国人2,000万人という大きな目標を達成するためには、「成田か羽田か」あるいは「首都圏空港か地方空港か」という二元論ではなく、「成田も羽田も地方空港も」というオープンでフラットな観光戦略が必要とされているのである。

具体的には2020年において、関西空港は現在の成田空港 (2013年の入国外国人数、4,263,463人) より多

図表3 2013年の入国外国人数(国籍地域別・空港別)を元にした2020年及び2030年の目標値の試算

空港名	入国外国人数 (2013)	2020年の目標値	2030年の目標値	増加率 (2020/2013)	増加率 (2030/2013)	備 考
成 田	4,283,463	6,395,195	6,395,195	150%	150%	発着回数は1.5倍増と仮定
関 西	2,323,111	5,343,155	9,919,684	230%	427%	
羽 田	1,293,083	1,939,625	1,939,625	150%	150%	発着回数は1.5倍増と仮定
福 岡	687,020	1,580,146	2,933,575	230%	427%	
中 部	573,527	1,319,112	2,448,960	230%	427%	
新 千 歳	505,677	1,163,057	2,159,241	230%	427%	
那 覇	374,467	861,274	1,598,974	230%	427%	
函 館	61,271	140,923	261,627	230%	427%	
広 島	47,560	109,388	203,081	230%	427%	
小 松	45,695	105,099	195,118	230%	427%	
富 士 山 静 岡	44,997	103,493	192,137	230%	427%	
旭 川	42,267	97,214	180,480	230%	427%	
鹿 児 島	36,170	83,191	154,446	230%	427%	
北 九 州	33,012	75,928	140,961	230%	427%	
茨 城	32,633	75,056	139,343	230%	427%	
仙 台	28,740	66,102	122,720	230%	427%	
富 山	26,355	60,617	112,536	230%	427%	
岡 山	25,785	59,306	110,102	230%	427%	
新 潟	23,964	55,117	102,326	230%	427%	
宮 崎	23,503	54,057	100,358	230%	427%	
高 松	21,329	49,057	91,075	230%	427%	
熊 本	15,783	36,301	67,393	230%	427%	
長 崎	12,719	29,254	54,310	230%	427%	
青 森	10,590	24,357	45,219	230%	427%	
釧 路	10,421	23,968	44,498	230%	427%	
佐 賀	10,056	23,129	42,939	230%	427%	
米 子	9,599	22,078	40,988	230%	427%	
帯 広	9,059	20,836	38,682	230%	427%	
秋 田	7,461	17,160	31,858	230%	427%	
石 垣	7,218	16,601	30,821	230%	427%	
松 山	6,526	15,010	27,866	230%	427%	
大 分	6,050	13,915	25,834	230%	427%	
その他計	17,707	40,726	75,609	230%	427%	
合 計	10,636,818	20,019,445	30,027,580			

資料：法務省「出入国管理統計表(2013年、港別 入国外国人の国籍・地域)」を元に筆者作成
 < <http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?lid=000001118801> >

い、530万人以上を目標とすることが必要となる。

また、新千歳空港(同、505,677人)、中部空港(同、573,527人)および福岡空港(同、687,020人)の3つの空港については、現在の羽田空港(同、1,293,083人)と同程度以上の入国外国人を目標とすることが必要である。これらに続く水準の那覇空港(同、374,467人)は年間100万人を何う位置取りが必要である。

さらに、現状において入国外国人が年間5万人程度の空港(函館、旭川、富士山静岡、小松、広島)の5つの空港については、年間10万人超を目標とする必要がある。

3 | 逆転の発想：「プラス・トーキョー」戦略

紹介したいもうひとつの予測は、東京のホテル需要に関する推計である。日本政策投資銀行の推計によると、訪日外国人が政府の目標(2020年に2,000万人)並み

に増加するケースにおいては、2020年の東京の宿泊需給は「需要超過(▲372万人泊)」と予測されている¹³。

このような需要超過への対応策としては、①東京(特に需要が高いと想定される都心部)で新たにホテルを建設する、②東京都外のグレーター東京に立地するホテルで需要を吸収する、③宿泊施設を貸し出す人向けのウェブサイトAirbnb(エアビーアンドビー)等を活用する、等が考えられるが、本稿においては第4の方法、すなわち、④地方都市が訪日外国人旅行者の宿泊需要を受け入れる、という案について検討してみたい。

上述した通り、政策目標である2,000万人という訪日外国人の積み増し分については、成田・羽田以外の地方都市の空港に入国してもらうという方策が考えられるのであるから、宿泊に関しても(ホテルが需要超過と予想される東京ではなく)地方都市に宿泊・滞在していただく、

という案が考えられる。そして、特に2020年に関しては、もし五輪大会の試合を観戦したいという希望があれば、新幹線等で東京への日帰りまたは一泊旅行をしてもらえばよいのではないだろうか。

すなわち、「ロンドン・プラス」をまねて「東京プラス」とするのではなく、これを逆転させ、地方都市に訪日外国人を直接誘導したうえ、2020東京五輪の観戦等に関しては国内交通で対応するという「プラス・トーキョー」が、2020東京五輪を契機とした地方創生のために日本が目指すべき戦略であると考えられる。

こうした戦略を実現していくためには、地方空港の経営自体も変革していく必要がある。

実際、首相官邸は「日本再興戦略 改訂2014－未来への挑戦－」において、「公共施設等運営権方式について、2016年度末までの3年間で集中強化期間に設定し、この期間内に達成すべき数値目標（空港6件、上水道6件、下水道6件、道路1件）を設定する。さらに2022年までの10年間で2～3兆円の事業規模を達成する目標を2016年度末までの3年間に前倒しする」¹⁴と謳っている。本稿執筆時点（2015年3月現在）において、民間へのインフラ運営権売却の第1号として仙台空港についての審査が進められている¹⁵。また、二番手となる福岡空港に関しても、「17年春以降に入札で受託事業者を決め、19年4月ごろにも運営権を引き渡して民営化する方針」¹⁶と報道されている。さらに、関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の運営権売却については、事前審査を通過した企業と新関西国際空港会社が応札前に契約条件を話し合いを進めており、運営権移行の時期は2016年1月の予定とされている¹⁷。その他、神戸市は、神戸空港の運営権売却に向け、2015年度予算案に2億円の調査費を計上すると発表しており、関西国際空港、大阪国際（伊丹）空港とあわせた3空港一体運営を目指している¹⁸。このように、今後も地方の空港について民間へのインフラ運営権の売却が進んでいくことが想定される。地方空港のインフラ運営権の売却により、運営権を購入した民間企業を中核とする街づくりや観光客の誘致が進展すると

期待されている。そして、空港運営会社が観光客の増加に直接関与することも今後は期待される。たとえば、空港運営会社がファンドを設立したり、または直接投資によって、空港からアクセス圏にある宿泊施設をリニューアルする等の展開も考えられる。

そして、こうした展開は、本稿において提案している「プラス・トーキョー戦略」の実現にとっても望ましいものと考えられる。

また、国際線定期便就航を活用した訪日外国人の増加促進だけではなく、地方の空港における国際チャーター便の一層の活用促進によるインバウンドの推進も必要であろう。この点に関しては、観光立国推進閣僚会議「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」においても、「地方空港への国際チャーター便に対する支援等、航空会社の新規路線開設・就航を促す方策を検討する」¹⁹とされている。

さらに、地方の空港において訪日外国人の入国を円滑に許可していくために、入国管理や税関の体制を強化していくことが必要である。この点に関しては、「入国審査官1,000人増員へ…観光客増加見込む」という見出しの記事も新聞報道²⁰されており、2015年から2020年の5年間で約1,000人の入国審査官を大幅増員する方針を法務省では固めている模様である。

その他として、訪日外国人が素早く出入国手続きができるようにするため、入国手続きを優先して行う「ファーストレーン」を主要な空港に導入することが望まれる。実際、国土交通省では、「ファーストレーン」を成田空港において導入するための予算を概算要求している²¹。

そして空港だけではなく、地方の港湾についても「プラス・トーキョー」の拠点としての活用が期待される。たとえば、近年において外国船社による日本発着外航クルーズが本格化していることから、クルーズ船を活用して地方の港湾に入国してもらうという方策が考えられる。国土交通省の報道発表資料²²によると、2014年中に日本へクルーズ船により入国した外国人旅客数は前年比2.4倍の約41.6万人（概数）となった。そして、国土交通省

では「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」に基づき、2020年に「クルーズ100万人時代」を実現することを目標としている。クルーズ船を活用することにより、沖縄、九州、四国、北海道等、東京から遠隔の港湾都市においても、「プラス・トーキョー」戦略を導入することができるものと期待される。

4 新幹線システムのショーケースとなる「プラス・トーキョー」

2012年にロンドン五輪大会が開催された英国とは異なり、日本はおおむね全国水準で高速の公共交通（新

幹線、高速バス、等）のネットワークが構築されている。特に新幹線は、安全性、定時性、高速性に優れており、高頻度で大量輸送が可能な、日本が世界に誇る交通ネットワークである。

具体的には、東海道新幹線の最高速度は270km/hと、高速性に優れていると同時に、乗車中の乗客が死傷する列車事故が開業以来ゼロであり、安全性が極めて高い。また、2014年3月期における運行1列車当たりの平均遅延時間は0.9分（自然災害等による遅延も含む）と定時性に優れている。さらに、2014年3月期の1日の列

図表4 新幹線の路線図



出所：Wikipedia「新幹線」²³

車本数は342本で、ほぼすべての時間帯で1時間当たり最大10本の「のぞみ」を運転しており、高頻度で大量輸送を実現している。その結果、東京～新大阪間における1日当たり輸送能力は約33万人となっており、航空機(同、約3万人)を大幅に上回っている²⁴。

ところで、JR東日本のWebサイト²⁵を見ると、JR東日本の新幹線を利用して、東京から各路線の終点となる県庁所在地への日帰りツアーが販売されている。逆の視点から見ると、これらの各都市への訪日外国人が増加した場合、これらの都市から東京への日帰りツアーの造成も大いに実現可能性があると考えられる。

これらの日帰りツアーのうち、片道の所要時間が最も長くかかるのは秋田へのツアーであり、片道で約3時間50分となっている。一方で、JR東京駅より広島駅までは、「のぞみ」で所要時間が3時間55分であるので、広島や岡山等においても現在の秋田と同様に日帰りツアーが造成される可能性が十分にある。また、2015年3月に北陸新幹線の長野～金沢駅間が開業することによって、東京～金沢駅間の最速列車は2時間28分で運転されることになるので²⁶、金沢や富山から東京への日帰りツアーも今後は造成されていくことになるであろう。

このように考えると、北陸新幹線の開業後の訪日外国人の観光ルートに関しても、大きな変化が生じる可能性がある。たとえば、訪日外国人が小松空港で入国した後、金沢等に長期滞在して、もしも東京を観光する場合には、

金沢から新幹線で東京にショート・トリップを行う、という「プラス・トーキョー」の展開も想定される。

なお、新聞報道²⁷によると、インドのモディ首相は日本の新幹線システムの導入に意欲を示しているとのことである。今後、インド以外の新興国も日本の新幹線システムの導入を検討することになると期待されるが、単に車輛や鉄道システムだけを輸出するのではなく、新幹線によって高密度にネットワーク化され、実質的によりコンパクトとなる国土構造そのものを、新興国に対してアピールすることが望ましいと考えられる。2020年の東京五輪大会は、そのプレゼンテーションの場として格好のショーケースとなるのではないだろうか。

新幹線だけでなく、日本国内の都市・地域間における基幹的な公共交通機関として、高速バスまたは貸切バスの存在を挙げることができる。このうち高速バスに関しては、国土交通省の資料によると「高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させてきている。足下では景気の低迷等による伸び悩みも見られるものの、平成20年度には全国で約1億1千万人を輸送するなど、我が国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支えるとともに、近年では外国人個人旅行者(FIT)による利用も広がりつつある」²⁸と評価されている。東京を発着地とする高速バスは、新幹線の敷設されていない山陰(岩国、萩、浜田、益田、津和野、松江、出雲)や四国(松山、徳島、高松、高知)にも運航しているので、新幹線を利用

図表5 新幹線を利用した東京発・地方都市行きの日帰りツアー

新幹線	駅名	ツアー名	新幹線の所要時間(片道)	価格(大人1名)
東北新幹線	新青森	往復の新幹線&特急と青森B級グルメの味噌カレー牛乳ラーメン付きプラン	約3時間20分	25,400円 ～29,100円
秋田新幹線	秋田	往復の新幹線と秋田ステーションビルの3館共通商品券1,000円分付きプラン	約3時間50分	27,800円
山形新幹線	山形	往復新幹線とご当地グルメ 山形市内名店のそば付きプラン	約2時間30分	25,500円 ～29,300円
上越新幹線	新潟	往復の新幹線とびゅうオリジナルそばセット付きプラン	約2時間	15,800円 ～18,100円
長野新幹線	長野	往復の新幹線と善光寺門前そばor駅弁or長野の名産品付きプラン	約1時間30分	11,800円 ～14,400円

出所：えきねっと(JR東日本) WebSite (新幹線の所要時間は各都市の観光情報) を元に作成

した「プラス・トーキー」戦略を補完する公共交通ネットワークになると期待される。

また、貸切バスに関しては、同様に「鉄道や乗合バス等による定時定路線的な輸送を補完するアドホックな需要にも対応できる柔軟性の高い輸送手段であり、従来より、我が国の交通体系の重要な一翼を担ってきた。近年では、従来からの観光旅行需要への対応に加え、スクールバス、コミュニティバス等の地域に根ざした公共的な移動ニーズへの対応が進み、また、観光旅行の分野でも、外国人観光客の輸送を通じて、観光立国への貢献がなされている」²⁹と評価されている。

なお、貸切バスの営業区域は、営業所での運転者の運行管理や車両の整備管理の確実な実施を図るため、道路運送法第20条において、営業所が存在する都道府県の営業区域を発地または着地とする旅客のみを運送することができるとしている³⁰。しかし、日本を訪れる外国人旅行者数が大幅な増加傾向にある中で、今後も貸切バスの旺盛な需要が予想されることから、期間限定（2015年3月末まで）で、訪日外国人旅行者を旅客とする運送について、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を臨時営業区域とするという特例措置が実施されている³¹。今後は、コスト競争の激化や運行距離の増大にともなう安全面の低下防止等に配慮しつつ、さらなる規制緩和の実施に向けて検討を深めていく必要があろう。

5 | 五輪文化プログラムによる「プラス・トーキー」の展開

さて、本稿においては、2020東京五輪を契機とした「プラス・トーキー」戦略について検討しているわけであるが、この五輪大会とは、一般的には「スポーツ」の祭典と見られているものの、実は「文化」の祭典でもある。というのは、五輪大会の開催にともない、「文化プログラム」を実施することがIOCから義務づけられているからである³²。

「オリンピック憲章」³³においては、その巻頭に記述されている「オリンピズムの根本原則」の中で「オリンピズムはスポーツを文化、教育と融合させ、生き方の創造を

探求するものである」と定義されているほか、「IOCの使命と役割」に関しても「15. スポーツと文化および教育を融合させる活動を奨励し支援する」と記述されている。これは、近代オリンピズムの生みの親であるピエール・ド・クーベルタン男爵の理念にのっとったものである。

また、この五輪大会にともなう「文化プログラム」は、東京だけの話ではなく、日本全国で開催されることになる。実際、2012年に開催されたロンドン五輪大会では、全英を12のブロックに分けて、各ブロックのイニシアチブで、イギリス全土でオリンピックムーブメントを盛り上げる文化プログラムが実施された。2020東京五輪の開催にあたっては、東京だけでなく、日本全国で文化プログラムが行われることが想定されている。

そして、五輪大会の東京開催が決定したことを背景として、2016年のリオデジャネイロ五輪終了後から開始される文化プログラムの着実な実施等に資するため、文化庁と観光庁は、2013年11月に「包括的連携協定」を締結している。

一方、日本では近年において地方自治体等が主催するトリエンナーレや芸術祭といった名称の大規模な文化芸術イベント（たとえば、「大地の芸術祭 越後妻有アート・トリエンナーレ」等）が全国各地で開催されるようになっている。こうした現象にともなって、地域における文化芸術事業も、単なる文化行政の範囲内のイベントとしての位置づけから、地域創生を視野に入れた存在へと大きく変化している。

こうした背景のもと、2020年に向けて「プラス・トーキー」戦略を日本全国の地方都市で展開する際に、各都市において、滞在する観光客を惹きつける要素として、この「文化プログラム」が大きな役割を果たすものと期待される。

そして、現在の訪日外国人の訪問地は、いわゆるゴールデン・ルート（東京、富士山、京都、大阪等を巡るルート）が中心となっているが、この「プラス・トーキー」戦略を展開することにより、既存のゴールデン・ルート以外の地域の観光振興に大きく寄与することになると期待さ

れる。

こうした背景を踏まえ、以下においては、五輪文化プログラムによる「プラス・トーキョー」戦略の展開に関する5つのアイデアについて提案したい。

①2020東京五輪のレガシーとしての「アーツカウンシル」の設置

過去に他の都市で開催された五輪大会で非常に分かりやすいレガシーの事例として、2004年のアテネオリンピックの事例がある。アテネにおいては文化プログラムを実施するために専門家のチームが立ち上がり、それが五輪大会後に「アーツカウンシル」という専門組織として継承された。

一方、日本においては、独立行政法人芸術文化振興会の「日本版アーツカウンシル」が現在“試行”という段階にある。「日本版アーツカウンシル」におけるPD（プログラムディレクター）・PO（プログラムオフィサー）の導入については、試行という形でいち早く取り組んだ点は高く評価したいが、やはり試行は試行にすぎない。仮にその方向で良いという判断であれば本格的なアーツカウンシルに移行すべきである。また、試行している「日本版アーツカウンシル」の方法論が日本の実態になじまないという評価であれば、試行に代わる方策を早急に実施する必要がある。この際には、芸術文化振興基金と国立劇場を一体の組織（芸術文化振興会）が管理・運営することが本当にいかにいかんどうかも含めて、抜本的に体制を検討することが望まれる。

また、アーツカウンシルの所管する分野が拡大し、業務量も増加していくと考えると、東京に一極集中するかたちでこのような仕組みを維持していくことはかなり難しいと考えられる。そこで、各地域・都市にいかんして「アーツカウンシル」の仕組みを展開していくのか、というところまでにらんだ今後の進め方の検討が必要である。たとえば、各地域・都市につくられる「地域版アーツカウンシル」に対して、文化庁が支援をしていくこともひとつの選択肢ではないかと考える。

いずれにしても、「日本版アーツカウンシル」の試行を

踏まえた、日本全体でのアーツカウンシルの実体化を当初の想定よりも前倒しで実行すべきである。

②「ホストシティ・タウン」構想とのマッシュアップ

政府は、2020年の東京五輪大会に参加する国・地域と地方自治体が、国際交流のためにパートナーとなるという「ホストシティ・タウン」構想を推進しようとしている。具体的には、東京五輪大会への参加国が200カ国以上見込まれることを前提として「1県当たり、アジア・アメリカ・欧州・アフリカ・オセアニアの各ブロックから1カ国ずつ計4～5カ国程度ずつ受け入れるイメージ」³⁴とのことである。また、文化交流の例として、「東京大会に向けた機運醸成の一環として、地域伝統的な行事やアートイベントを和食のおもてなしと併せ相手国で実施。大会期間中又は大会前後に地元で開催される『〇〇祭り』を体験してもらう」³⁵と示されている。この「ホストシティ・タウン」は、1998年2月の長野オリンピックの際に開始された、地域の学校がひとつの国を応援して当該国との交流や異文化理解を深めようとする「一校一国運動」の事例を踏まえての構想であると推測される。ただし、この「ホストシティ・タウン」構想に参加を希望する自治体はわずか8カ所にとどまっていると報道されている³⁶。もちろん、五輪大会を契機とする国際交流は極めて重要であるので、今後の対応が望まれるところである。

一方で、早稲田大学の間野義之教授は、「オリンピックでメダルを1つも取ったことのない国が74もある³⁷。カンボジア、ラオス、ミャンマーなど近年、日本が関係を深めている国が含まれる。これらの国のために日本がメダリストを養成してはどうか」と語っている³⁸。

そこで、間野氏の提案と「一校一国運動」（「ホストシティ・タウン」構想）をマッシュアップして、「一港一国」（「一港複数国」）の活動を提案したい。具体的には、前述した「プラス・トーキョー」戦略を展開する日本の地方空港が当該空港の周辺の自治体とのパートナーシップを組成したうえで、特に五輪でまだメダルを取ったことがない国（カンボジア、ラオス、ミャンマー等アジアの国々等）を空港および地域ぐるみで応援し、当該国との交流や異

文化理解を深める、という活動の提案である。もしも応援した国が結果としてメダルを取ることができなかったとしても、地域ぐるみで応援したという活動そのものが、その後の良好な国際交流の関係構築に大きく貢献するものと考えられる。

換言すると、現在の「ホストシティ・タウン」構想を、地方空港を中核とする運動に転換していくということである。このようにアイデアを展開していくと、政府の提唱する「ホストシティ・タウン」構想を推進するうえでも、「プラス・トーキョー戦略」は有効に機能するものと考えられる。

③地方空港が五輪競技を応援&マンガ・キャラをあてはめ³⁹

ロンドン・オリンピックにおいては、26競技・302種目⁴⁰が実施されており、2020年の東京五輪大会においても、同程度以上の種類の競技が実施されることが想定される。そこで、これらすべてのスポーツ競技(ケースによっては種目ごと)に対応するように、日本のマンガのキャラクター⁴¹をあてはめて、それらの競技を応援するという文化プログラムを提案したい⁴²。

キャラクターの選定にあたっては、本プログラム自体の周知と盛り上げのため、インターネットを通じて、“国民投票”を行うこともひとつのアイデアである。

そして、スポーツおよびキャラクターを通じて、日本語や日本文化に親しみを感じてもらうため、それらのキャラクターを登用した日本語学習教材を、オリンピックに参加している国・地域のすべての言語で作成し、Webにて無償で公開する。

この文化プログラムのために必要な資金は、これらすべてのキャラクターごとに民間スポンサーをつけることでまかなうものとする。そして、集まった資金の剰余分は「五輪文化基金」として、今後の文化振興にも投資していくこととする。

そして、こうした運動を地方空港と連携して実施することも考えられる。たとえば、「新潟空港はサッカー(男女)を応援します」と決め、サッカー競技のキャラクター

として「翼太郎くん」を選定する、というイメージである。これは「一港一競技」運動と呼べるかもしれない。こうした「一港一競技」運動と「プラス・トーキョー」戦略を連動させれば、2020年の東京五輪大会時に訪日するスポーツ・ファンを、各競技を応援する地方空港(地方都市)が惹きつけることになると期待される。

④日本の食文化の多様性をアピール

2013年12月、UNESCOの「無形文化遺産」に、日本から提案した「和食：日本人の伝統的な食文化」が記載されることとなった。また、UNESCOでは、「無形文化遺産」とは別の仕組みとして、創造的な地域産業を振興し、文化の多様性保護と世界の持続的発展に貢献することを目的として「創造都市ネットワーク」という顕彰制度を創設している。ここで言う創造的な都市として、食文化、文学、映画、音楽、クラフト&フォークアート、デザイン、メディア・アートという7つの部門をUNESCOは設定している。そして、日本初の「食文化創造都市」として鶴岡市(山形県)が2014年12月に認定されたのである。さらに、新潟市(新潟県)も食文化創造都市に申請中とのことである。このように2つの食文化都市が近接して立地している事例は世界でも例がないため、新潟市が認定されれば、新潟と鶴岡を結ぶ羽越線のエリアは「食文化創造エリア」として国際的な注目を集めるものと期待される。

そして、見た目も美しく、新鮮でうまみがある日本食に対して、UNESCOだけではなく、海外の大都市でも評価が高まっている。たとえば、レストラン調査ザガット(Zagat)の2014年ニューヨーク版では、合計2千軒以上のレストラン、100種類の料理のカテゴリーがカバーされている中で、日本食のレストランが最高の評価点を獲得している⁴³。

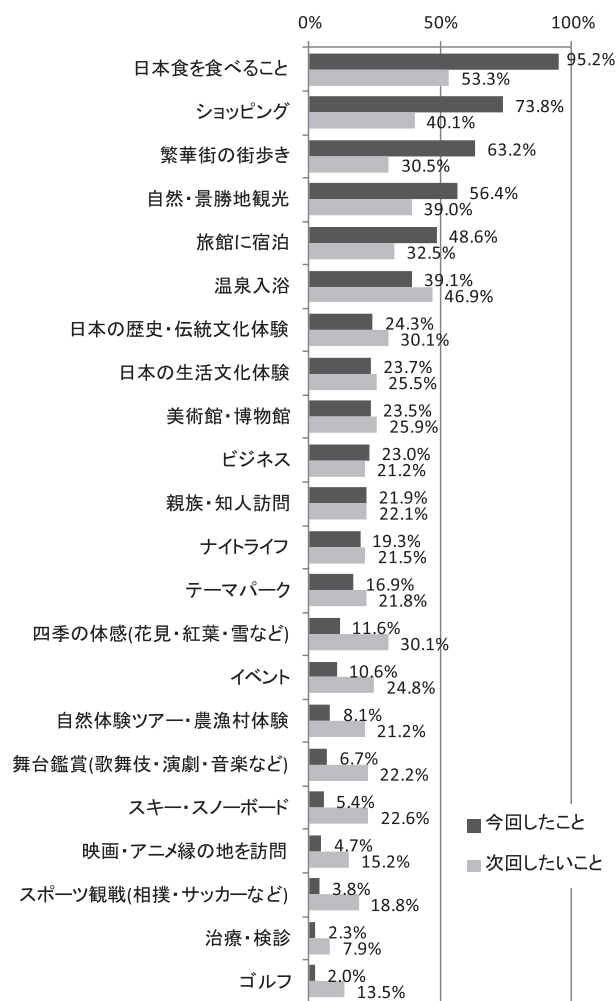
また、観光庁の「訪日外国人の消費動向」調査⁴⁴によると、訪日外国人旅行者が「訪日して実施した活動」および「次回実施したい活動」のどちらも1位は「日本食を食べること」であった。

こうした和食に対する高い評価を勘案し、日本の食文

化を訪日外国人旅行者の増加のためのプロモーションである「プラス・トーキョー」戦略に活用するという戦略が考えられる。

ただし、単に「うちの地域には美味しい料理があります」と言うだけでは、地域の食文化の魅力を伝えたことにはならない。仮にそのように宣伝しても、受け手としては「そうかもしれないが、私の暮らす国（地域）にも美味しい料理はある」と感じてしまうかもしれないからである。食文化という極めて感覚的な対象を扱うにあたっては、相対的または主観的な問題に陥ってしまわないように留意が必要である。

図表6 訪日外国人の今回実施した活動と次回実施したい活動（全国籍・地域、複数回答）



出所：観光庁「訪日外国人の消費動向 訪日外国人消費動向調査結果及び分析 平成25年年次報告書」（2014年3月）

外国人に日本の食文化の魅力を伝えていくためには、「なぜ美味しいのか」「なぜ単なる“食”ではなく“食文化”なのか」という点をきちんと伝えていくことが重要であると考えられる。たとえば、「日本酒」を題材として、望ましいユーザーとのコミュニケーションのあり方について考えてみたい。前述した通り、日本酒に関しても「日本のお酒は美味しい」と宣伝するだけでは、その魅力は伝わってはいかない。日本酒に関しても、「なぜ日本酒は美味しいのか」「なぜ単なる“酒”ではなく“食文化”なのか」をきちんと説明する必要がある。具体的には、日本酒の醸造工程を行う職人集団・蔵人の監督者であり、酒蔵の最高製造責任者でもある「杜氏」の存在に着目してみたい。換言すると杜氏という存在は「酒のクリエイター」であり、ある意味では「アーティスト」でもある。そして、高価ではない日本酒でも、そのラベルをみると杜氏の名前が刷られているものがある。世界には、ビール、ワイン、ブランデー、ウィスキー等、さまざまな種類の酒が存在するが、酒のクリエイターの名前を誇らしげにラベルに印刷する風習のある酒について、日本酒以外には見聞きしたことは寡聞にしてない。こうしたことを勘案すると、「杜氏という、食文化を司るクリエイターが創ったお酒」として日本酒をアピールすれば、その特徴がもっとよく伝わるとともに、美味しさへの期待感が高まるのではないだろうか。

日本料理に関しても同様であり、クリエイターとしての料理人、さらには料理の素材となる作物を提供する、やはりクリエイターとしての農業家の存在と彼らのクリエイティビティが関与しているからこそ料理が美味しくなるのである。このように、日本の食文化の価値を構造化して、その魅力を外国人にも理解できるように伝えていくことが今後は重要であると考えられる。

⑤日本の温泉宿すべてをアーティスト・イン・レジデンス化し100年後の名所づくり

往年の文人墨客が逗留した客室や観光地は、現在では観光名所にもなっているところが多い。昔の文豪が温泉宿に籠もったように、現代のアーティストやクリエイ

ターが田舎町で長期滞在しながら文芸執筆等に挑戦しようというプロジェクトも登場しており、そうしたプロジェクトがクラウド・ファンディングで目標金額を達成するという事例も出てきている⁴⁵。

一方で、公益財団法人セゾン文化財団の「サバティカル（休暇・充電）」⁴⁶は、劇作家、演出家または振付家がサバティカル（休暇・充電）期間を設け、海外の文化やさまざまな芸術に触れてもらうことを目的としたプログラムである。

そこで、こうした先進的なプログラムを参考に、①一般的なアーティスト・イン・レジデンスが創作活動のための滞在であるのに対して、逆転の発想で「芸術家を休んでもらう」ことを目的として、②舞台芸術分野だけでなく、美術、音楽、文学等、文化芸術全般のアーティストを対象に、③セゾン文化財団の助成が主に海外での充電を対象としているのに対して国内の施設での充電を対象とする、④宿泊場所は、地方自治体（公共の宿、空き家、等）または民間企業（温泉宿、等）と想定し、宿泊にかかる基本的な費用は別途、地元から提供されることを前提とする、⑤滞在したいアーティストの選定と招へいしたい地域の公募を文化庁がコーディネートする、といった拡充を行って、日本の温泉宿すべてをアーティスト・イン・レジデンス化することがひとつのアイデアとして考えられる。滞在のための経費（生活費、文化活動費等）は、クラウド・ファンディングと組み合わせて、広く公募するものとし、資金が集まったプログラムから順次実施することとする。

このようなプロジェクトを「プラス・トーキョー」戦略と連動して実現させることができれば、現時点における話題づくりに貢献するとともに、100年後の名所づくりにもつながるという期待がある。

6 | おわりに

本稿においては、2020東京五輪を契機とする「プラス・トーキョー」戦略について述べてきたが、現実の訪日外国人の動きは「プラス・トーキョー」と「トーキョー・プラス」のハイブリッド型になるものと予想される。

ただし、東京以外の日本全国で五輪大会の開催へ向けて気運を盛り上げていくためにも、また、このチャンスを地方創生に活かしていくためにも、地方都市が主役となる「プラス・トーキョー」戦略をより重視すべきであると考ええる。

実際、地方自治体の担当者からは2020東京五輪に対して、「東京への一極集中が進み、地域の活力が減退することがないよう留意してほしい」（岐阜県の担当者）や「東京の観光客を地方へ周遊させるような取り組みを」（兵庫県県の担当者）といった声があげられている⁴⁷。こうした地方のネガティブな反応を払しょくし、むしろ地方が主体的な役割を演じるようにするためにも、「プラス・トーキョー」戦略が重要となると考える。

そもそも日本の観光政策の基本となる「観光基本法」が1963年に制定された背景には、1964年の東京オリンピックの際に、外貨獲得手段としての観光に期待が集まったという点が指摘されている⁴⁸。その意味では、五輪大会と観光とは歴史的にも極めて関連が深い事象なのである。今後2020年へ向けては、五輪大会を契機とした地方創生のための観光戦略が推進されることになると考えられるが、その中で本稿で提案した「プラス・トーキョー」戦略が現実化し、地域ごとの創意工夫に基づく文化振興と訪日誘客がより一層進展することを期待したい。

【注】

¹ 日本政府観光局「報道発表資料」（2015年1月20日）＜http://www.jnto.go.jp/jpn/news/press_releases/pdf/20150120.pdf＞

² 日本経済新聞「横綱は『インバウンド消費』と『妖怪ウォッチ』」（2014年12月2日）＜http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ02HEK_S4A201C1I00000/＞

³ 観光庁「平成25年度観光の状況」および「平成26年度観光施策」（観光白書）（2014年）＜<http://www.mlit.go.jp/common/001042798.pdf>＞

- ⁴ 東京都「報道発表資料」(2012年6月) < <http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/06/20m67800.htm> >
- ⁵ 三菱UFJモルガン・スタンレー証券「2020年東京五輪が日本経済に与える影響」(2013年9月)
< http://www.sc.mufg.jp/report/business_cycle/bc_report/pdf/bcr20130919-2.pdf >
- ⁶ 東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会「立候補ファイル」(2013年1月)
< http://tokyo2020.jp/jp/plan/candidature/dl/tokyo2020_candidate_section_13_jp.pdf >
- ⁷ TN Global Travel Industry News (2011年3月15日)
< <http://www.eturbonews.com/21743/visitbritain-chairman-olympics-royal-wedding-etcetera-etcetera> >
- ⁸ Office for National Statistics “Overseas Travel And Tourism, Provisional Results Q3 2014” (2015年1月)
< http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171776_391522.pdf >
- ⁹ 観光庁「平成25年度観光の状況」および「平成26年度観光施策」(観光白書) (2014年) < <http://www.mlit.go.jp/common/001042798.pdf> >
- ¹⁰ World Economic Forum “Travel and Tourism Competitiveness Report2013” (2013年)
< http://www3.weforum.org/docs/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf >
- ¹¹ 観光庁「説明資料」(2014年2月24日) < <https://www.mlit.go.jp/common/001028709.pdf> >
- ¹² 国土交通省「首都圏空港の機能強化について」(2014年9月)
< http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/toshisaisei/hk_renkeikyoka/dail/sankou3.pdf >
- ¹³ 日本政策投資銀行「東京オリンピック期間中と期間後の全国のホテル需給環境を考える」(2014年6月)
< http://www.dbj.jp/pdf/investigate/etc/pdf/book1406_02.pdf >
- ¹⁴ 首相官邸「日本再興戦略 改訂2014－未来への挑戦－」(2014年6月24日)
< <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/honbun2JP.pdf> >
- ¹⁵ 産経新聞「仙台空港民営化、全陣営が2次審査へ」(2015年1月27日)
< <http://www.sankei.com/economy/news/150127/ecn1501270003-n1.html> >
- ¹⁶ 日本経済新聞「福岡空港の民営化に同意 知事・市長が表明」(2014年11月2日)
< <http://www.nikkei.com/article/DGXLZO79971770Q4A121C1LX0000/> >
- ¹⁷ 日本経済新聞「オリックスなどと協議へ 関空・伊丹運営権の条件」(2015年2月10日)
< http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ10HTV_Q5A210C1TJ2000/ >
- ¹⁸ 日本経済新聞「神戸空港運営権売却へ調査費2億円計上 神戸市」(2015年2月2日)
< http://www.nikkei.com/article/DGXLASFB02H0E_S5A200C1EAF000/ >
- ¹⁹ 観光立国推進閣僚会議「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」(2014年6月17日)
< <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kankorikkoku/dai4/siryou.pdf> >
- ²⁰ 読売新聞「入国審査官1000人増員へ…観光客増加見込む」(2014年8月25日)
< <http://www.yomiuri.co.jp/feature/TO000299/20140824-OYT1T50133.html> >
- ²¹ 日本経済新聞「公共事業16%増6兆円 国交省15年度概算要求」(2014年8月28日)
< http://www.nikkei.com/article/DGXLASDF28H04_Y4A820C1MM0000/ >
- ²² 国土交通省「クルーズ100万人時代に向けて(2014年速報値公表)」(2015年1月30日)
< http://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000112.html >
- ²³ Wikipedia「新幹線」< <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A> >
- ²⁴ JR東海「平成26(2014)年度 重点施策・経営戦略」< http://company.jr-central.co.jp/ir/annualreport/_pdf/annualreport2014-02.pdf >
- ²⁵ えきねっと(JR東日本) < <http://www.eki-net.com/travel/higaeri/> >
- ²⁶ JR西日本「北陸新幹線 長野～金沢駅間開業に伴う運行計画の概要について」(2014年8月27日)
< http://www.westjr.co.jp/press/article/2014/08/page_6073.html >
- ²⁷ 日本経済新聞「インド首相、新幹線システムの導入に意欲」(2014年8月29日)
< http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM29H0Y_Z20C14A8MM8000/ >
- ²⁸ 国土交通省 バス事業のあり方検討会「バス事業のあり方検討会 報告書」(2012年3月30日)
< <http://www.mlit.go.jp/common/000211900.pdf> >
- ²⁹ Ibid.
- ³⁰ 内閣官房地域活性化統合事務局「国際戦略総合特別区域及び地域活性化総合特別区域における新たな規制の特例措置に関する提案に対する国と地方の協議の結果について」< <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/sogotoc/kyougi/ronten1/tiiki17.pdf> >
- ³¹ 公益社団法人 日本バス協会「『外国人訪日旅行者向け貸切バスの供給逼迫状況を踏まえた臨時営業区域の設定について』(平成26年4月17日付け国自旅第17号)の一部改正について」(2014年11月17日)
< <http://www.bus-kyo.or.jp/cms/wp-content/uploads/2014/11/914bed9cbdb49568d38d4c198f5b30d2.pdf> >
- ³² 文化プログラムの詳細に関しては、太田義之「オリンピック文化プログラムに関する研究」を参照(本号掲載)
- ³³ 公益財団法人日本オリンピック委員会「オリンピック憲章」< <http://www.joc.or.jp/olympism/charter/pdf/olympiccharter2013.pdf> >
- ³⁴ 内閣府経済諮問会議「地域再生と地方財政の健全化に向けて」(2013年11月29日)
< http://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/minutes/2013/1129/shiryo_01-2.pdf >
- ³⁵ Ibid.
- ³⁶ 47NEWS「求む！東京五輪のホストシティ 希望8自治体のみ」(2014年10月19日)
< <http://www.47news.jp/CN/201410/CN2014101901001316.html> >

- ³⁷ Wikipediaの“NOCs without medals”の項目によると、五輪大会でメダルを獲得したことのない国の数は73ヵ国となっている
< http://en.wikipedia.org/wiki/All-time_Olympic_Games_medal_table >
- ³⁸ 東芝国際交流財団、日本経済新聞社、日本経済研究センターの主催によるシンポジウム「2020年へ、日本は世界に何を発信できるか」(2014年10月3日)での発言。
- ³⁹ 太下義之「Design for Future」(2014年5月、文化庁文化審議会文化政策部会提出資料)
- ⁴⁰ 日本オリンピック委員会< <http://www.joc.or.jp/games/olympic/london/> >
- ⁴¹ たとえば、男子サッカーに対しては、高橋陽一『キャプテン翼』の「翼太郎」くん、等。
- ⁴² 福井健策氏@骨董通り法律事務所のアイデア。
- ⁴³ Zagat Blog “Zagat 2014 NYC Restaurants Survey” (2013年10月1日)
< <http://zagat.blogspot.jp/2013/10/zagat-2014-nyc-restaurants-survey-le.html> >
- ⁴⁴ 観光庁「訪日外国人の消費動向 訪日外国人消費動向調査結果及び分析 平成25年年次報告書」(2014年3月)
< <http://www.mlit.go.jp/common/001032143.pdf> >
- ⁴⁵ 「北海道に一ヶ月 昔の文豪みたいに長逗留して新作を書きたいプロジェクト」< <http://camp-fire.jp/projects/view/890> >
- ⁴⁶ 公益財団法人セゾン文化財団< <http://www.saison.or.jp/application/01a.html> >
- ⁴⁷ 官庁速報「東京の観光客を地方に」(2014年10月31日)
- ⁴⁸ 国立国会図書館(国土交通課・福山潤三)「観光立国実現への取り組み」(2006年11月30日)
< <http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/issue/0554.pdf> >