

# スイスアルプス・カーフリーリゾートにみる 観光地の自律性に関する研究

## - ヒアリング調査・報告編 -

スイスには、ガソリン車を入れないカーフリーリゾートが現在9カ所存在する。その中でも車によるアプローチが比較的容易でありながら住民総意でカーフリーを選択しているツェルマットとサースフェーにヒアリング調査を行い、「観光地としての自律性」の研究の第一歩とした。両地に共通したのは、地形的要因や歴史的経緯から車社会への参入が後れたこと、地域コミュニティがしっかりしており住民自身が住環境を非常に大切にしていること、もともと農民主体の村落のため土地への愛着が強く外部資本が入り込まなかったこと等である。

●小林英俊

## 目次

### 本編「スイスアルプス・カーフリーリゾートにみる 観光地の自律性に関する研究」 非公開 - ヒアリング調査・報告編 -

#### はじめに

#### 第1章 車のない観光地連合 GAST

1. GAST に加盟の9つのカーフリーリゾート
2. 車の乗り入れ禁止の特質

#### 第2章 ツェルマットがカーフリーを選択した理由

1. ツェルマットへのアプローチ
2. カーフリーリゾート実現への経緯
3. カーフリーリゾートの現状と取り組み
4. 観光を支える村のコミュニティ
5. ツェルマットの目指す観光のスタイル

#### 第3章 サースフェーが目指すクオリティ・ツーリズム

1. サースフェーへのアプローチ
2. カーフリーリゾート実現への経緯
3. カーフリーリゾートの現状
4. 品質保証制度「Q マーク」

#### 第4章 環境保護をすすめるリーダーアルプ

1. リーダーアルプの現状
2. 子供連れのファミリーリゾート
3. 環境保護のシンボル「プロ・ナチュラル・センター」

#### 第5章 持続的発展型のリゾートを目指して

## 1. カーフリーリゾート実現への経緯

ツェルマットがカーフリーリゾートであることは日本でもよく知られているが、その実現への経緯については意外と知られていない。

ツェルマットは18世紀半ば頃からその自然の美しいことで知られはじめたが、19世紀の初めまではイタリアとの通商路の宿駅として利用される寒村であった。1865年の英国人登山家ウィンパーによるマッターホルン初登頂を機に、ツェルマットは山登りの基地の村として世界的に知られるようになり、1890年にはフィスプからツェルマットへの鉄道が開通している。

当時、鉄道が先か道路が先かの議論が行われたが、結局両方を同時に進めることとなったものの結果として鉄道の方が早く開通することとなった。道路をツェルマットまで延ばすには費用がかかりすぎたため、ツェルマットのコミュニティでは公共道路を作ること拒否したのである。また、鉄道のみへのアクセスの方が観光客の把握が容易でありすべての観光客を取り込めることが出来るので利益が得やすいと考えられ、そのまま、鉄道だけの時代が続いた。

1961年、村内の各コミュニティの代表7人が集まって協議した結果、カーフリーリゾートとして車を入れない状況を維持していくことが決められた。当初、車を持ちこもうとした地元住民の車に誰かがマツヤニを入れて動けなくしたという話も伝わっており、この頃は必ずしも村民の一致した意見ではなかったようである。

州道がテッシュまで開通した翌年の1972年に

なって、州道をテッシュからツェルマットまで延長するかどうか(州道に格上げすれば誰でも通ることが出来る)の賛否が問われ、村民総会において、937対497で、「ツェルマットには車はいらない」ことが決議された。この時点でも、賛成が68%、反対が32%であり、まだまだ車社会への想いが断ち切られていたわけではなく、村民も一致団結していたのではない。

やがて、鉄道輸送が本格化し、1973年にはツェルマット・テッシュ間のシャトル・トレインが開通している。

1986年に再度、テッシュからツェルマットまで村道を州道にするかどうかの賛否が問われたが、この時には1265対108票、つまり92%の圧倒的多数の賛成で「ツェルマットには車はいらない」ことが確認された。

日本では通常ツェルマットの村民が積極的に“車を締め出し”カーフリーリゾートを実現したといわれているが、実際の歴史的な経緯を調べてみると、当初道路を敷くだけの財政的余裕がなくて道路の開通が遅れたこと、鉄道の方が早く開通したことから鉄道利用の仕組みが出来上がっていたこと、などの理由で、一度も本格的な車社会にはならなかったのである。つまり、“車を締め出した”のではなく、本格的な車社会を経験する前に“車を入れない方を選択”していたのである。こうした逆境をプラスに転じた住民の賢明な選択が、今では他所との差別化に役立ち大きなセールスポイントとなっている。

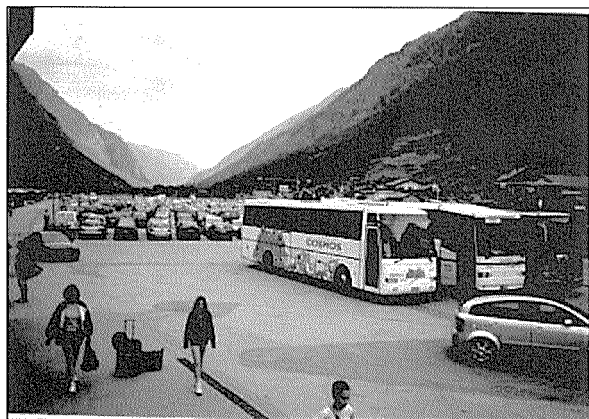


図1 テッシュ駅前の大駐車場

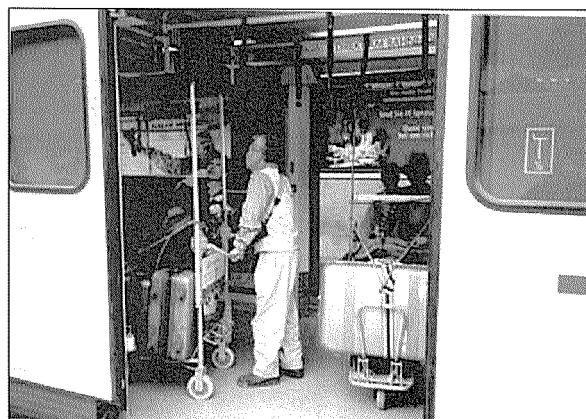


図2 ツェルマット・テッシュ間のシャトルトレイン

テッシュの駐車場で降ろした荷物をカートにのせ、そのまま電車に乗車できる

## 2. ツェルマツト・カーフリーリゾートの現状と取組み

### (1) カーフリーの現状

ツェルマツトでは、一般車両を入れないかわりに、地域内でのゲストの利便性に関心が払われ、登山客、観光客、スキー客のための登山列車、ロープウェイ、ゴンドラなどの輸送機関網の充実が図られている。

また、車利用者の利便性を図るために、駐車場には大型のキャリアが備えられ、そのまま列車に積み込めるようにホームと列車の溝を無くす工夫や列車内の座席を取り払い大型のキャリアを積みやすくするなどの工夫がいたるところにさなれている。

また、足となる電気タクシーも出来るだけ市街地を避け、マッターフィスパ川沿いの迂回路を通るようにしている。それでも、増えすぎた電気自動車（現在約370台）がメインストリートのバーンホフ通りを行き交うので、この通りでは、3 p mから7 p mまで全ての車両が通行禁止となっている。

ツェルマツトでは、ホテルや商店などの事業所も電気自動車の保有が厳しく制限されているが、それでも市街地の交通事情は飽和状態に近く、音もなく近づく電気自動車に観光客がヒヤリとさせられる場面も少なくない。町では、一方通行の導入による交通規制などの検討を始めている。

ツェルマツトには、ホテルやホリディアパートメントが100軒以上もあるがそのほとんどが市街地を中心に南北約1キロ、東西約500メートルの範囲に集中しており、このように密集して建てられたのもそれぞれのホテル等が駐車場を持つことなしにすんだからである。車を入れなかったことが狭い土地での宿泊施

設の増加を可能にしたのである。カーフリーリゾートとのメリットとして、環境面がよく強調されるがこのような観光地経営上のメリットもある。

### (2) カーフリーのデメリット

カーフリーの最大のデメリットとしては、多くの住民が「建築のための資材を運ぶのに費用がかかること」をあげる。

この村で建築するには、一般的な建築コストの20%コスト高になるとのことである。村内の市街地で新築や改築を行う場合、ゲストに迷惑がかからないよう比較的旅行者の少ない春と秋の4週間の決められた期間内に工事をするようになる。村内に入れる車の大きさや、積載量にも制限があり、事前に申請したトラックが資材を積んでパトカーの先導で村に入って来る。降ろされた資材は、小型の資材運搬用の電気自動車に積み替えられて現場まで運ばれるので運搬コストが高くなるのもやむを得ないのである。

### (3) ツェルマツトの観光ポリシー

「カーフリーリゾートを維持していく上で最も大切にしていることは何か？」との問いに、観光局長のロラン・インボーデン氏は、「質を維持するために、さらに質を高めること」を力説している。例えば、リフトを新しくしたり、ホテルを改装したりといったことも含めて、常に量(Quantity)より質(Quality)を高めることを優先するという。そのことが、カーフリーであることの価値を一層高めるといふ考えのようである。

さらに、インボーデン局長は、自然環境や集落環境

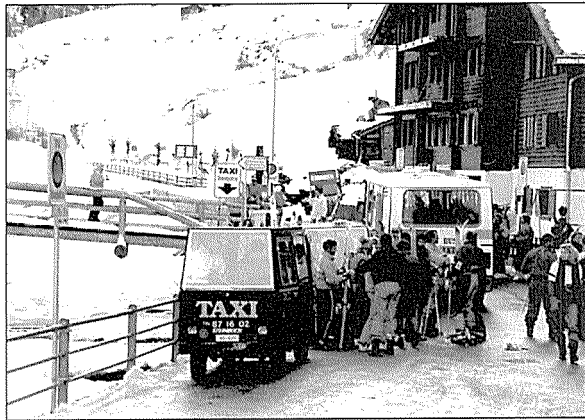
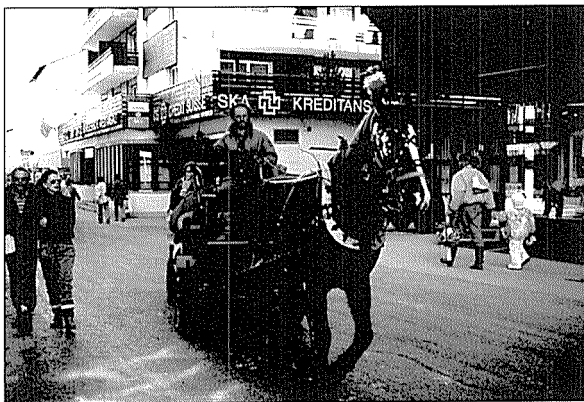


図3・4 ツェルマツトまちなかの風景

ツェルマツトのまちなかを走るの、電気自動車と馬車のみ

に配慮するのと同じように、ホスト側の「気持ちよく働ける環境づくり」も重視しているという。ゲストが快適にいられるには、観光に直接関わらない住民を含め村民全てがホストの一員としていい気持ちでゲストを迎える環境づくりを目指しているのである。

そのためツェルマットでは、次のような観光ポリシーが制定され、主な観光施設やパンフレットに掲げられている。このポリシーは、四つの大きな柱で構成されている。

### ●ツェルマットの観光ポリシー

・訪れたお客様が快適（気持ちよく）に感じる  
こと

それは、私たちが心を込め、ユーモアを持ち、そして常にクオリティーを考えているからです。

・私たちが快適（気持ちよく）に感じる  
こと

それは、私たちが組織の枠を越えたチームワークを大きな目標として掲げているからです。

・周囲の人たちが快適（気持ちよく）に  
感じる  
こと

それは、私たちの仕事の成果を喜び、協力したいと感じているからです。

・環境に配慮すること

### 3. 観光を支える村のコミュニティー

ツェルマットでカーフリーリゾートが実現した背景には、村の地理的条件や歴史的な経緯だけでなく、村に昔からある地域共同体（ゲマインシャフト）が大きな役割を果たしている。その共同体は“ブルガーゲマインデ”と呼ばれ、村の主要な土地・財産を所有している。

この共同体は“ブルガーゲマインデ”の歴史は400年ほど前までさかのぼる。当時、ある貴族（牧師と表記している資料もある）が村の土地を所有していた。小作人である住民達は地主である貴族に地代を払っていたが、やがて、小作人は450ポンドのお金と羊を出し合って、その貴族から土地を買って、自分たちのモノとした。

ヨーロッパの貴族が登山に訪れはじめた1860年頃、土地を共有していたブルガーゲマインデは、将来をみこんで、ツェルマッターホフ、ゴルナーグラートやクームなどにホテル、レストラン等を建設し、これらの観光資産を共有した。さらに、観光の発展とともにリフトやケーブルなどの設置を次々とすすめていったため、ツェルマットの観光施設のほとんどはブルガーゲマインデが所有することとなった。例外的に、ゴルナーグラードへの途中にあるリーダーアルプホテル（焼失したが同じ場所に最近リニューアルオープンした高級ホテル）は、ブルガーゲマインデの所有ではなくサンド基金が出資したものである。

ブルガーゲマインデは、現在ではツェルマットの観光産業事業体のような役割を果たしているが、貴族から土地を買った当時から住み継いできた住民（当時の村民の子孫）が会員となって共同で所有しているのである。

また、スイスでは法律によって外国人が土地を買うことができないため、外国資本が入ってくる心配なく、しかもツェルマット周辺のアルプスの草原はブルガーゲマインデが所有しているため、村外の資本も容易に入り込みことが出来ない。つまり、ツェルマットでは中核となる村民自身が村の経済運営に直接参画しているのであり、村民自身が開発に関わる財政上の自己決定権を持っていることが、環境に配慮し長期的な

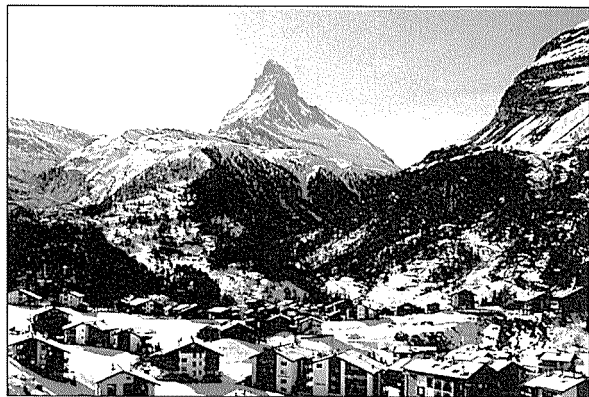


図5 マッターホルンを望む

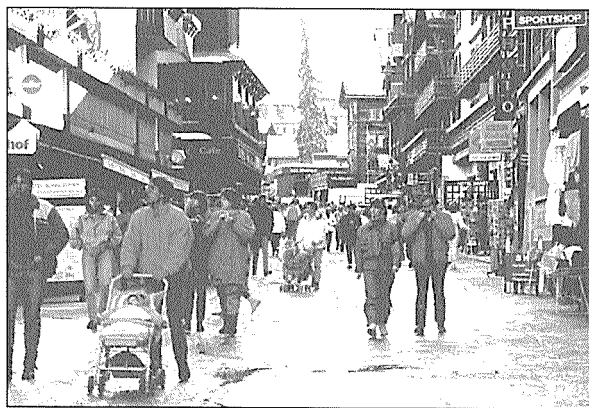


図6 ツェルマットのまちなみ

視野に立った持続的開発（サステイナブル・ディベ  
ロップメント）を可能にしているのである。

ブルガーゲマインデの収入は会員に分配されること  
になっているが、その多くは再投資に回されるので、  
余り利益の配分は無いという。この共同体の結束は堅  
く、例えば会員が破産しそうな場合でも、通常、  
親戚縁者が協力して支援しその会員を守るそうであ  
る。このような意味からもツェルマットには、二つの  
コミュニティがあるといわれている。ひとつは、通  
常の行政的な意味での村落共同体としてのコミュニ  
ティであり、もう一つは大企業として村の観光事業  
を司るコミュニティつまりブルガーゲマインデであ  
る。

ツェルマットにおける観光の自律的な発展を考える  
には、このブルガーゲマインデの存在を抜きには語れ  
ない。ブルガーゲマインデの存在があればこそ、村の  
観光開発における主導権を外部資本に委ねることな  
く、村民自らが主体となって秩序ある村の観光開発を  
促進することが可能となったのである。村からの観光  
収入の流出を防ぎ、村の景観をも保ち、観光収入をさ  
らに観光の質を高めるための再投資に当てられたので  
ある。村民が財政上でも自己決定権を持ち得たこと  
が、持続的な発展を可能なものにしたといえよう。

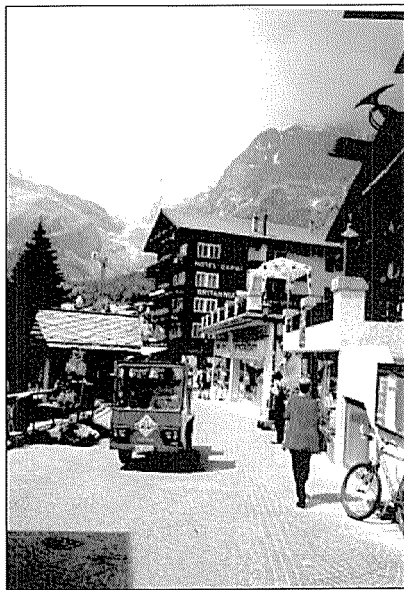


図7（上） まちなかの風景（サースフェー）  
荷物はリヤカーに載せて運ぶ

図8（左） サースフェーのメインストリート  
電気自動車が行き交う

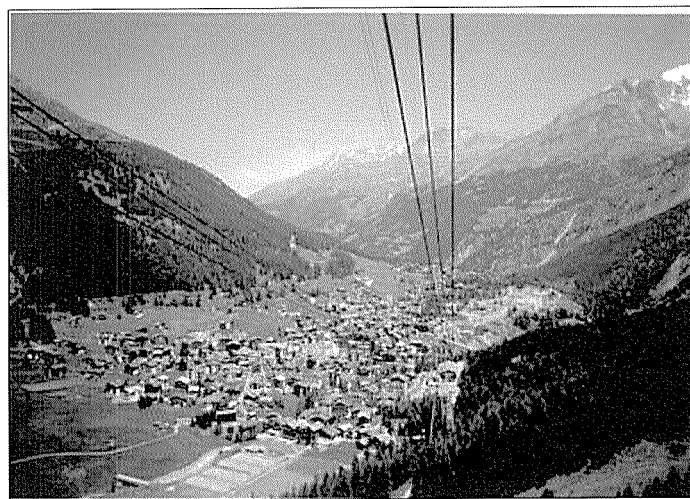


図9 サースフェーを一望する

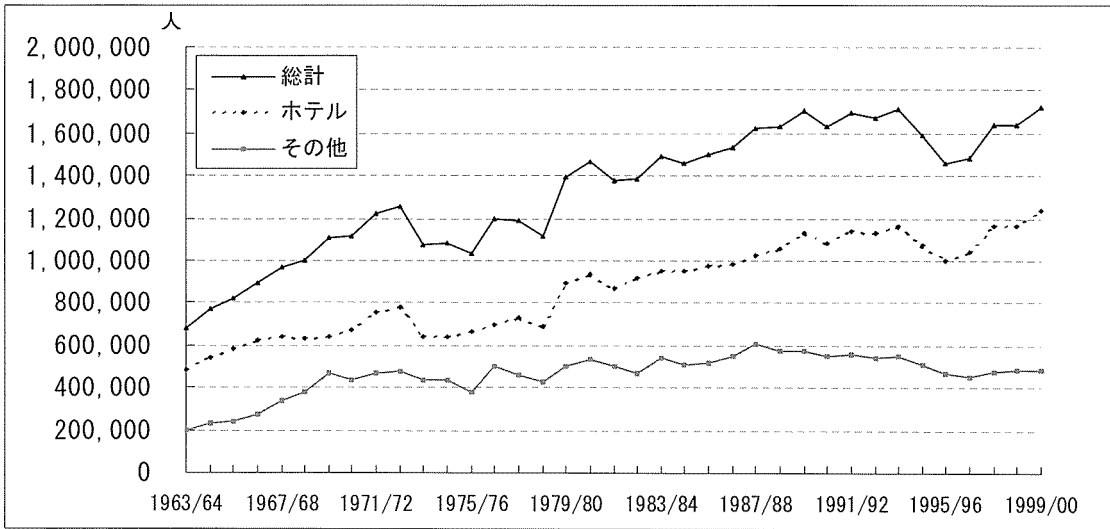


図10 ツェルマツト 宿泊客数の推移

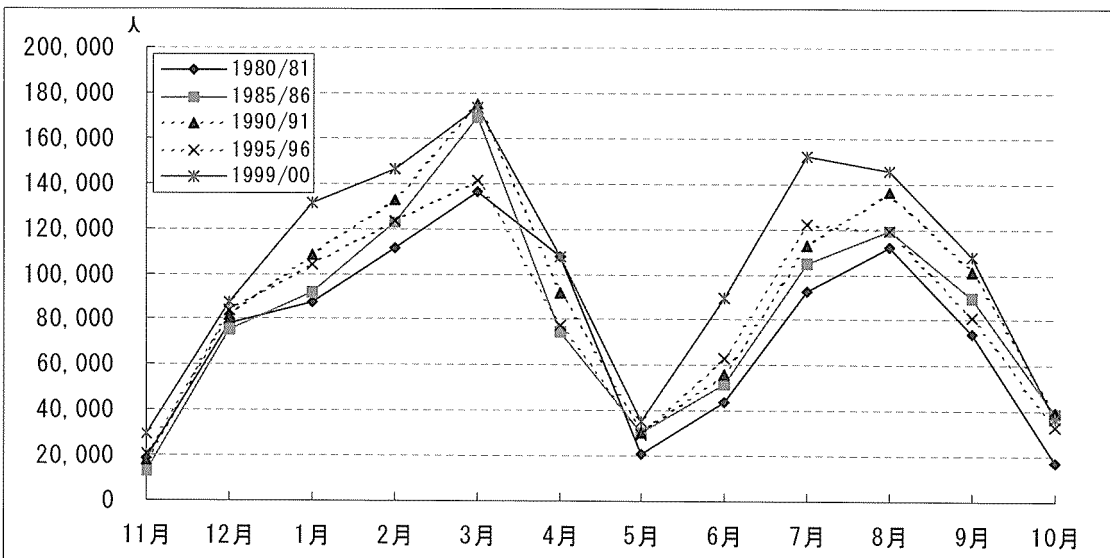


図11 ホテルの月別宿泊客数 (1999/2000年)

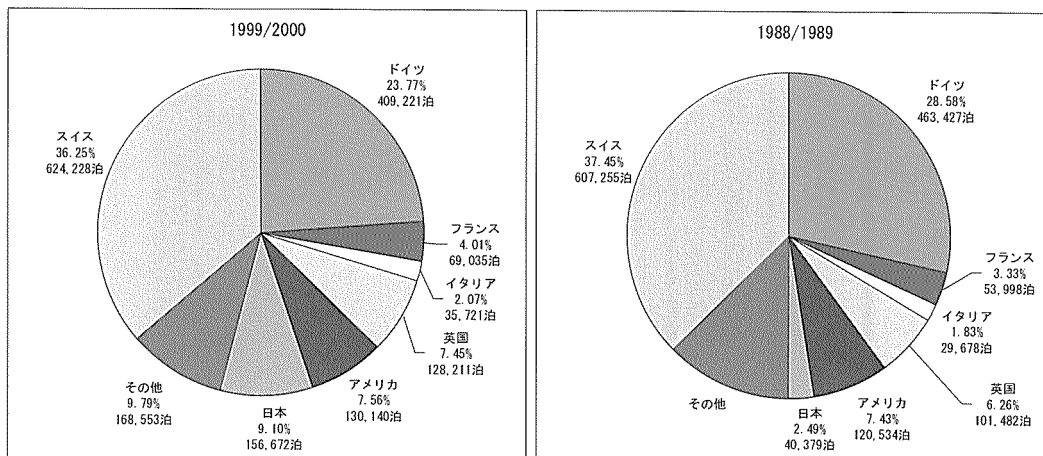


図12 国別の宿泊客数 (1988/1989年, 1999/2000年)