

地理空間学会ニューズレター (第10回大会発表要旨号)

TOPICS

- ・大会プログラム(目次)
- ・発表要旨
- ・大会日程

JAGS

○日程・会場 7月1日(土)

9:00~11:30	一般口頭発表	会場:134講義室
11:30~12:15	ポスター発表コアタイム	会場:117講義室
12:15~13:00	昼休み	
(12:00~12:45	評議員会	会場:431会議室)
13:00~15:00	シンポジウム	会場:134講義室
15:00~16:00	会長講演	会場:134講義室
16:00~17:00	総会・表彰式	会場:134講義室
17:15~	懇親会	会場:仙鶴楼

7月2日(日)

9:30~16:30	巡検	場所:東京都国分寺市・府中市
------------	----	----------------

地理空間学会第10回大会プログラム

◆一般口頭発表（会場：134 講義室）

(9:00~11:30)

- 101: 喜馬佳也乃（筑波大・院）：京都ハリストス正教会における外国出身信徒の現状 3
- 102: 高橋珠州彦（明星学園中学校・高等学校）：東京市の土地区画整理事業地内に形成された駅前商店街
—井荻町における道路拡幅事業からみた沿道景観— 4
- 103: 竹原繭子（筑波大・院）：競合指標と補完指標からみる日豪間直行便の航空ネットワークの66年間
の変遷 5
- 104: 栗林 賢（北海道教育大）：北海道におけるフードバンク団体による食品調達経路の確保 6
- 105: 小林岳人（千葉県立千葉高等学校）：GIS ソフトウェアで主題図を作成し発表する授業
—地理的な見方・考え方の育成— 7
- 106: 周 宇放（筑波大・院）：観光客の行動パターンから見た三峡地域における観光の展開
—重慶市巫山県を事例として— 8
- 107: 吉次 翼（日本商工会議所）：インフラツーリズムによる地域振興の現状と課題 9
- 108: 堀本雅章（法政大・沖縄文化研究所）：沖縄県竹富町鳩間島における観光に対する住民意識
—2015年の調査報告— 10
- 109: 杉本興運（首都大）：シンガポールにおける観光とMICEの発展 11
- 110: 淡野明彦（奈良教育大・名誉）：日本における世界遺産の登録後の経緯と課題 12

◆シンポジウム「大都市における若者の観光・レジャーの行動と空間」（会場：134 講義室）

(13:00~15:00)

オーガナイザー：杉本興運（首都大）

- 基調講演 杉本興運（首都大）：若者による観光・レジャーの特徴と研究動向 13
- S01 杉本興運（首都大）：東京を中心とした若者の日帰り観光行動の時間的・空間的特性 14
- S02 磯野 巧（三重大）：東京都における訪日教育旅行の展開
—児童生徒の国際交流機会に着目して— 15
- S03 池田真利子*（日本学術振興会特別研究員PD）・卯田卓矢（名桜大）：
東京における音楽空間からみたナイトライフ観光の特性 16
- S04 太田 慧（首都大）：東京におけるナイトクルーズの展開と若者の集客戦略 17

◆会長講演（会場：134 講義室）

(15:00~16:00)

矢ヶ崎典隆（日本大）：甘さの地域構造を探る

—砂糖をめぐるグローバリゼーションとローカリゼーション— 18

◆ポスター発表（会場：117 講義室）

（9：15～15：30, コアタイム 11：30～12：15）

P01 長崎宏輝（筑波大・院）：北陸地方における都市群の近接性の変化と要因分析	19
P02 岩井優祈（筑波大・院）：ネットワーク解析を用いた津波避難圏域の地域差に関する研究	20
P03 有村友秀（筑波大・院）：鹿児島県十島村における海上航路変遷の要因と地域変化	21
P04 吉田 真（筑波大・院）：過疎地域における高齢者のコミュニティバスの利用実態に関する研究 ―群馬県下仁田町を事例に―	22
P05 岡田浩平（筑波大・院）：しまなみ海道開通による観光業の変遷 ―愛媛県大三島を事例として―	23
P06 ZENG Bindan（筑波大・院）：Itinerary patterns of Chinese group package tourist flows in Japan	24
P07 川添 航（筑波大・院）：外国人定住化時代におけるイスラーム系宗教施設の役割とその拡大 ―東京都豊島区「マスジド大塚」を事例として―	25
P08 加藤ゆかり（筑波大・院）：クルド人女性の日常行動とホスト社会 ―埼玉県川口市のクルド社会を事例として―	26
P09 鈴木修斗（筑波大・院）：近代期の福島県における海外移民送出の特性 ―移民を送り出した人々の経歴に着目して―	27
P10 篠原弘樹*（筑波大・院）・菅原考史（筑波大・院）：日本人ロングステイヤーの集住要因と適応戦略 ―タイ・チェンマイ県およびマレーシア・ペナン州を事例として―	28
P11 橋爪孝介（筑波大・院）：近接地域における漁業管理システムの比較研究 ―志摩地方を事例に―	29

京都ハリストス正教会における外国出身信徒の現状

喜馬 佳也乃（筑波大・院）

101

キーワード：日本ハリストス正教会，宗教コミュニティ，
外国出身信徒，京都市

1. はじめに

東方正教会（以下、正教）は全世界のキリスト教人口の 12% を占め、単体の教会組織としてはカトリックに次いで 2 番目の規模を持つ。正教の運営組織は国や地域によって異なり、各国の文化や言語に合わせた教会運営がなされている。世界に 15 の独立教会とその子教会に当たる複数の教会組織が存在し、またそれぞれの教会組織には「教会法上の領域（canonical territory）」が定められているため、しばしば領域をめぐる対立が起こることもある（松里，2013）。この「教会法上の領域」のもと、一つの地域に一つの教会組織という正教会の原則があるにもかかわらず、移民などによってもたらされた複数の正教会組織が一地域・一国内に樹立される「正教の離散（Orthodox diaspora）」という管轄権上の問題も指摘されている。

日本において、正教は明治初頭にロシア人司教ニコライに伝道されて以来、日本ハリストス正教会として日本人信徒が信仰を継承し、組織を運営し続けてきた。しかし、近年の在日外国人の増加に伴い、日本ハリストス正教会においてもそうした外国出身の信徒たちの姿が見受けられる。

本報告では、京都ハリストス正教会を事例として、日本人信徒と外国出身の信徒たちによる信仰生活の様態を検討することを通して、教会が外国出身の信徒たちにとって祈りの場であると同時に意義ある場所となっていることを明らかにする。調査は、京都ハリストス正教会での聖体礼儀への参加を中心とした参与観察と、司祭、日本人信徒 1 名、外国出身の信徒 3 名への聞き取り調査に基づくものである。

2. 外国出身の信徒受容の取り組み

京都ハリストス正教会は京都市の中心地域に立地し、地下鉄やバスによるアクセシビリティの高い環境に立地している。

日本人信徒の高齢化、教会離れが進行する一方で、2005 年以降、ロシアやウクライナ、セルビアといった旧ソ連国やルーマニアなどからの外国出身の信徒の増加が顕著にみられる。こうした外国出身の信徒たちの増加にあわせ、京都ハリストス正教会では彼らの要望や需要に合わせた取り組みがなされている。まず、言語面

では、正教会では一般的に自国の言語で祈禱が行われるが、日曜に行われる聖体礼儀や祭日の奉神礼内に一部ではあるが教会スラブ語が取り入れられ、外国出身の信徒にとって祈祷のしやすい環境が作られている。また行事の面では、日本ハリストス正教会では定着していないがロシアやウクライナでは行われている健康を祈るための聖傳機密や、正教で用いられているユリウス暦での降誕祭の導入など、外国出身の信徒たちの要望に応えた儀式も行われている。

3. 外国出身の信徒たちと教会

ロシア人女性 2 名とセルビア人男性 1 名の聞き取り調査から、教会に通う信徒にとって、教会の祈りの場としての機能を一番に期待していることが明らかになった。一方で、教会の聖体礼儀後の軽食会や、祭日の食事会の中で、同郷の信徒と集まり母国語で会話をする姿も散見される。また、あるロシア人女性にとって長期で帰国できない中、教会に通うことがその気持ちを慰める手立てにもなっており、彼らのアイデンティティを確認する場として機能している面もある。

しかし、外国出身の信徒の語りの中で重視されるのは、日常の領域における祈りの場としての教会である。信仰が生活の中に組み込まれている彼らにとって、信仰はなくてはならないものであり、教会は信仰生活を提供する場である。聖職者が少数であることから常時教会を開くことができないなど、正教の信仰が盛んな国々で受けられたような日常領域での信仰の場の提供が十分ではないと感じることもあるという。またそのため、日曜の聖体礼儀や祭日以外に教会との繋がりも薄く、純粋に信仰のための場としてのみ機能している様子が看取された。

【参考文献】

松里公孝（2013）：ロシア正教会と中国：北京宣教団設立 300 周年に寄せて。スラブ・ユーラシア研究センター境界研究特別号，55-68.

東京市の土地区画整理事業地内に形成された駅前商店街

ー井荻町における道路拡幅事業からみた沿道景観ー

102

高橋 珠州彦（明星学園中学校・高等学校）

キーワード：昭和初期・土地区画整理・郊外住宅地・商店街・西荻窪駅

1. はじめに

1932（昭和 7）年に東京の新市域となった地域では、宅地化の準備として耕地整理事業や土地区画整理事業を選択する例が多数見られた。戦前期の郊外住宅地について、主に都市計画学で制度的・技術的な側面が詳細にされてきた。一方、新たに形成された住宅地の景観や住民への関心は必ずしも高くはなかった。本研究では、土地区画整理事業完了後の西荻窪駅周辺で実施された道路拡幅事業を事例に、沿道景観の復元から土地区画整理事業後の住宅地の状況を明らかにすることを目的とする。また東京都公文書館所蔵の道路事業に伴う損失補償関連資料を主資料とする。

2. 井荻町土地区画整理事業の概要と事業の展開

井荻町は今日の杉並区北西部 4 カ村が 1889（明治 22）年の合併を経て 1927（昭和 2）年に町制を施行した地域である。井荻町土地区画整理事業は町内全域 888ha を事業地として 1925（大正 14）年に組合設立、1935（昭和 10）年に事業を完了している。先行する 1923（大正 12）年に結成された井荻第一耕地整理組合は後に統合された。同事業は、工区を 8 つに分け、それぞれ着工から概ね 5 年で完了している。事業完了後、組合は 1941（昭和 16）年に解散した。一貫して組合長を務めた内田秀五郎は 1907（明治 40）年から 1928（昭和 3）年まで井荻の村長・町長を務めた他、東京府議会・都議会議員、東京都農会長などを務めた。

3. 補助道路 32 号線の拡幅事業と沿道景観

補助道路 32 号線は、青梅街道から西荻窪駅付近へと南下する道路である。1922（大正 11）年の西荻窪駅開設に伴い、駅への接続道路としての役割を持つようになった。この道路の拡幅工事は二期に分けて実施された。先に施工された区間は、青梅街道から善福寺川架橋の関根橋まで約 400m であり、家屋等の移転期限は 1935（昭和 10）年 8 月とされた。移転対象家屋は 5 棟、戸数は 7 戸であった。このうち 3 戸

が酒類雑貨商、煙草雑貨商、髪結をそれぞれ経営していた。またこの区間には多くの看板が設置されており、10 名の看板所有者に移転料を補償している。

後に実施された区間は、西荻窪駅から南へ 135m の範囲である。この区間の拡幅用地所有者は 2 名であったが、借地権者は 11 名おり、移転対象の家屋は 19 棟確認された。この区間の家屋等の移転期限は 1941（昭和 16）年 3 月とされた。この区間は「西荻窪銀座」と称する商店街として賑わっており、移転に伴う損失補償のうち営業休止補償料が約半額を占めた。この区間で営業休止補償料が支払われたのは、借家人を含み 20 名であった。

4. 西荻窪駅の開設と駅前商店街

駅前商店街「西荻窪銀座」において営業休止補償料が支払われた 20 の商店の内訳を見ると、食料品を扱う業種 8、飲食業 3、衣料品を扱う業種 6、その他薬局化粧品 1、金物 1、陶器 1、時計 1 となっている。食料品を扱う 8 の商店のうち、洋菓子を扱う商店が 3、餅菓子や煎餅、煎豆を扱う商店が 3 みられ、菓子類を扱う商店が多いという特徴がみられる。洋菓子を扱う商店のうち、喫茶も兼ねているものが 1 確認できた。

5. 考察と展望

断片的ではあるが、道路拡幅に伴う資料から土地区画整理事業が行われた地域に形成された駅前商店街の景観復元を試みた。荻窪駅や吉祥寺駅付近など当時すでに存在した周辺商店街との比較は今後の課題としたい。

越澤明（2001）：『東京都市計画物語』筑摩書房。

高見澤邦郎（2006）：『井荻町土地区画整理の研究ー戦前期東京郊外の形成事例としてー』南風舎。

高嶋修一（2013）：『都市近郊の耕地整理と地域社会 東京・世田谷の郊外開発』日本経済評論社。

競合指標と補完指標からみる日豪間直行便の航空ネットワークの 66 年間の変遷

竹原 繭子 (筑波大・院)

103

キーワード：コードシェア・競合指標・補完指標・ネットワーク形態

本稿の課題は、これまで定量的な分析の進んでいない日本とオーストラリア間の直行便を対象に、事象的な変化だけでなく計量的な手法を用いて追っていくことで、日豪間の直行便の変化やジェットスターの日本への参入による影響を航空ネットワークの変遷についての分析をすることである。海外に比べて日本国内には航空地理学に関する研究が少なく、一般的にネットワークの機能を評価した研究事例は道路ネットワークを対象としたものが多い。また 2011 年まで主として日本の資本によって設立された LCC は存在せず、ジェットスターの参入が日本初の「国産 LCC」となった。この研究では対象期間 1948 年から 2017 年の 70 年間全体の中から特徴的なネットワークを有する時期を航空会社間の経営状況を考慮して平均 4 年間隔で 9 時期抜粋して、競合指標と補完指標を用いて分析を行った。(図. 1, 図. 2) 図. 1 はネットワーク形態を表したものである。ネットワーク形態は 9 時期を比較する 1986 年の 4 月 3 日時点ではカンタス航空の独立ネットワーク状態であり、その他の時期は包含ネットワークであった。状態名称からのネットワーク形態は、2 者を比較して断定するものである。9 時期の大半が 3 社以上のネットワークであるため、1 時期に 1 つのネットワーク形態をとっては限らない。このような理由から、各時期の 2 社航空会社ごとのネットワーク形態の名称を列挙するのではなく、視覚的にネットワークがどう変

化したかに着目した。(図. 1)

補完指標を有する 7 時期全体を通して言えることは、補完指標が 0 でない時、補完指標が競合指標を下回ることはない。対象にした直行便路線の中には、数か月の短命なものから途中経由地を変えながらも 60 年以上就航する路線があった。その中でもネットワークの変遷の可視的な変化を導いたのはカンタス航空の成田-パース線の運休であった。

ジェットスターの参入により、それまでオーストラリアに訪れたことのなかった新たな客層の開拓に繋がり路線数が増加して直行便の結びつきが強くなったことが明らかになった。同時に、就航する空港数の増加やコードシェアが盛んになったことにより直行便を持つ会社が増えたことも明らかになった。航空会社の増加によって競合相手が増えると競合相手が全体として分散される。その結果、高い競合関係のあとに新たな競合相手(航空会社)が参入する可能性は高いことが分かった。また、極度に高い競合関係になったときにコードシェアをする可能性が高いことも明らかになった。補完指標は競合指標と相互関係が見られず、競合指標と比較して、事象的な変遷と照合させても説明し難い点が多い。どの航空会社も効率の良くて高収益の運航を望んでいるため、半永久的に競合指標が極度に高い状態が続くことはないことも示された。

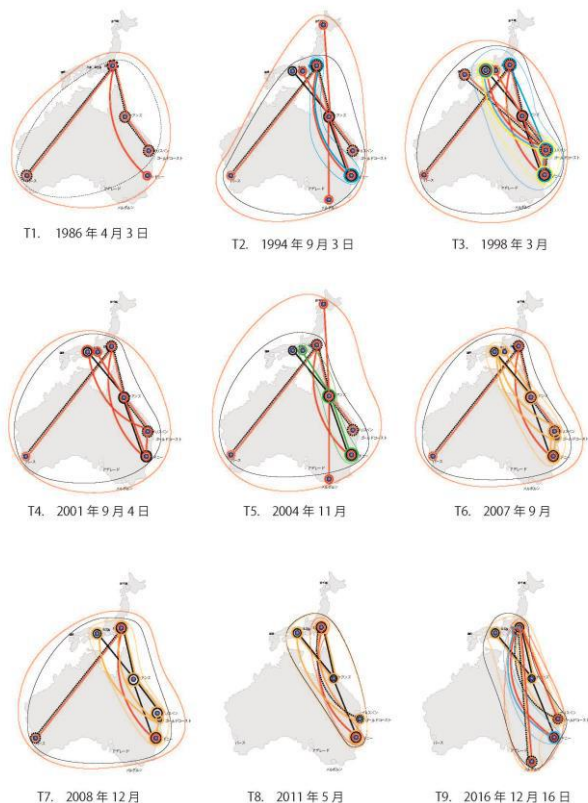


図.1 ネットワーク形態の変化

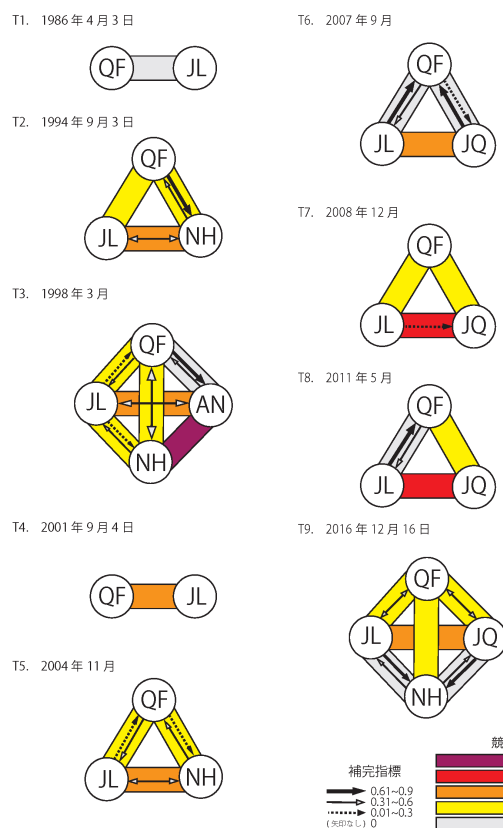


図.2 競合指標・補完指標の変化

北海道におけるフードバンク団体による食品調達経路の確保

栗林 賢（北海道教育大）

104

キーワード：フードバンク団体・食品ロス・北海道・食品調達

1. はじめに

農林水産省によると、日本国内では、2012年に年間2,801万tの食品廃棄物等が出されており、このうち、食べられるのに廃棄される食品、いわゆる「食品ロス」は642万tにも上っている。この食品ロスを抑える取り組みとして注目されているのが、本来なら廃棄されるはずの食品を企業などから収集し、食品の支援を必要とする生活困窮者に対して配布するフードバンク活動である。そして、そのフードバンク活動を担っているのがフードバンク団体である。

現在のフードバンク活動は東京に立地するセカンドハーベストジャパン（以下、2HJ）がその大部分を担っている。この理由として、食品をフードバンク団体に提供する外資系企業や本社機能が東京に集中しており、その寄付を受けやすいことが挙げられる。そして、地方に立地するフードバンク団体はフードバンク活動の認知度が高い外資系企業へのアクセスは困難であるため、2HJからの「転送」を受け、それによって活動を維持している場合が多い。

しかし、その一方で、地方のフードバンク団体の中には独自の食品調達先を確保している団体の存在している。

2HJによる転送は今後も重要な位置を占めると考えられるが、転送に伴う時間のロスを考えると、生鮮食品などの転送は困難である。今後、より一層の食品ロス削減を考えた場合、各フードバンク団体が取り扱い可能な食品の幅を拡大させることが1つの方策であろう。その際、フードバンク団体が立地する地方内において、独自の食品調達経路を確保することが課題であると言える。

そこで本報告では東京から遠距離に位置する北海道に拠点を置き、なおかつ2HJから食品の転送を受けていないフードバンク団体を事例に、それらの団体がどのようにして食品調達を行っているのかを検討した。

2. 北海道に立地するフードバンク団体の概要

2017年3月現在、北海道に立地するフードバンク団体は全部で6つであり、札幌市1団体、千歳市2団体、旭川市1団体、苫小牧市1団体、上川郡清水町1団体である。6団

体のうち、3団体は2HJからの食品転送を受けている。一方、残りの3団体は各自で食品を調達している。

3. 事例とするフードバンク団体による食品調達

北海道において活動を行う2団体の事例を取り上げ、その食品調達経路の構築過程を考察していく。ともに2HJからの食品の転送は受けておらず、独自の食品調達のネットワークを構築している。フードバンク団体の設立・運営にあたっては、既存のフードバンク団体の活動ノウハウを学ぶことが重要とされ、それによって、その運営主体が既に持つ支援者、受益者、その他の関係者ネットワークに加わることもできるとされている。つまり、団体の代表者が団体設立時点でどのような繋がりを保有しているのかが設立後の食品調達経路の構築にも大きく影響を及ぼすと考えられる。

今回取り上げる2事例のうち、もったいないわ千歳は他団体の行う講習会などに事前参加しており、設立以前からネットワークを有していた。一方で、ピーシーズは設立までに他団体とのネットワークを有していなかった。この差異がどのように食品調達経路の構築に影響を及ぼしているのかを検討した。

結果として、もったいないわ千歳は、代表者のネットワークを駆使し、札幌市に拠点を置くフードバンク団体から外資系企業の紹介や食品の提供を受けていることがわかった。また、上記団体自体からも食品を受け取っていた。一方で、ピーシーズは地元企業や個人を中心に食品を調達していた。このため、食品調達において代表者の有するネットワークの重要性が高いと言える。

しかし、両団体に共通することとして、宣伝の重要性が挙げられる。両団体ともに農家や個人からの提供も一定数確保している。その農家や個人の多くは新聞やタウン誌、HPに載っていた広告を見て食品の提供を決断している。そのため、積極的な宣伝活動が地方に立地する団体にとって調達可能な食品の量を増やす1つの手段であると言える。

観光客の行動パターンから見た三峡地域における観光の展開

—重慶市巫山県を事例として—

106

周 宇放（筑波大・院）

キーワード：三峡地域・巫山県・紅葉祭り・行動パターン・レジャー

1978年、中国改革開放以後、観光業においても徐々に解禁が進み、発展が始まった。三峡地域における観光はこの改革開放政策の実施を契機として、1980年から発展が始まった。三峡地域の観光は当初、三峡下りに代表されていたが、長江三峡ダムの建造によって、以後、三峡地域の観光は大きく変化した。本研究の目的は、三峡下りと紅葉祭りにおける観光客の行動パターンに着目し、巫山観光の特性を解明し、三峡地域の観光発展の様相および観光パターンの変化を明らかにすることである。そこで本研究では、三峡地域の中心地に位置する巫山県を対象とする。研究方法として、1980年から現在に至るまでの観光に関する実態を検討し、夏季と紅葉シーズンにおける観光客の行動パターンを聞き取り調査で把握し、比較した。

夏季と紅葉シーズンに行った聞き取り調査の結果は、まずは、観光形態の変化である。三峡観光の起点の三峡下りは1980年から1992年にかけて、国家の政策によって、遊覧船で移動し上陸見学を主とした「見物観光」として開始され、その後発展していった。1992年から2007年にかけて、長江三峡ダムの建造に伴い、三峡下り観光は、ブームと衰退を2回繰り返した。2007年以後、航路条件の改善および豪華な設備を持つ遊覧船が就航した。約30年間続いていた、遊覧船に宿泊し沿岸の観光スポットの多くに立ち寄る「見物観光」から、上陸見学は少数の観光スポットに限定し、観光の中心にクルーズ船体験自体を目的とする「体験型観光」へと変化している。一方で、観光客による上陸回数の減少によって、三峡地域の沿岸に来訪する観光客数は減少している。

次に、観光形態の増加である。三峡ダムの建造により、景観が大きく変化した三峡は観光客にとって、昔の三峡の景勝地としての魅力を失い、観光資源としての価値も小さくなっている。したがって、三峡下りを深く関連している巫山県の観光も衰退の様相を呈していった。一方で、長江三峡ダムの観光地化によって、三峡地域の観光の中心は東の重慶からダムである西の宜昌に移動している。こうした

状況により、三峡観光に深い関連している巫山県では従来の観光戦略を変えなければ、観光地域として衰退するという強い危機意識が生じた。そこで紅葉という新たな観光資源が開発され、「巫山紅葉」という新たな観光ブランドを創出し、紅葉祭りの形式で外部に発信している。紅葉を見に来る観光客の行動特徴は、①一泊二日の短期観光が主流である。②観光客は大部分が近隣地域の住民であり、シーズンに合わせ、紅葉を見に来る友人グループが最も多い。紅葉祭りは近隣地域の住民にとって、非日常的な体験を目的とする旅行でなく、生活の延長かつ余暇時間におけるレジャー旅行としての認識が強い。③観光客の誘致を目的に、巫山県は各地に新しい観光スポットを開発したが、三峡下りに関連する観光スポットは大人気である。観光客による観光スポットの選択は特定箇所集中する傾向がみられる。その要因として、県内の交通網が十分に整備されておらず、公共交通機関の発展も遅れていることが原因と考えられる。また、各観光スポット間のつながりが弱く、地域連携の効果がみられないことも一因である。

クルーズ旅行と紅葉シーズンの短期レジャー観光という形態は、ダム建設に伴う三峡地域の変化によって、衰退していた三峡地域観光を再生するために生み出された新しい観光形態である。このような観光形態の変化は、観光客の新たなニーズに対応することが期待されている。

しかしながら、観光客の特定箇所への集中という問題も顕在化しており、どのように周辺地域と広域連携を行うかといった観光発展の新課題も生じている。

インフラツーリズムによる地域振興の現状と課題

吉次 翼（日本商工会議所）

107

キーワード：土木施設・観光振興・地域振興・ニューツーリズム

1. はじめに

近年、新たな観光形態として「インフラツーリズム」（土木観光）に注目が集まっている。長大橋・ダム・放水路等のインフラを観光資源として見いだし、観光コンテンツや旅行商品化につなげようとする取り組みである。こうしたインフラの多くは、これまで観光地とはみなされてこなかった地域にも多数所在していることから、地域振興にも資すると期待されており、政府の観光施策の筆頭項目として位置づけられるまでに至っている。

このような中で、インフラツーリズムに関する研究報告も蓄積されつつあるが、これらの大部分は事例調査である。インフラツーリズムの全国的な取組動向、さらには地域振興への貢献状況にまで踏み込んで、その実態を明らかにした既往研究はみられない。

そこで本研究は、インフラツーリズムをめぐる現状と課題について、とくに「地域振興への貢献状況」に着目して全国規模での実態把握を行った。具体的には、インフラの見学等をコンテンツに据えた旅行商品（旅行ツアー・着地型観光プログラム等）を分析対象として、その内容（行程・催行者・発着地・インフラ周辺観光施設への立ち寄り有無等）を整理・類型化するとともに、関係者（催行側：旅行事業者、受入側：インフラ施設管理者）へのヒアリングを行う方法をとった。

2. インフラツーリズムをめぐる概況

国土交通省は 2016 年より、全国のインフラツーリズム情報を一元的に集約・発信する「インフラツーリズム PORTAL SITE」を開設している。本サイトによると、2017 年 4 月末時点で 333 のインフラにおいて施設公開・見学会等が実施されるとともに、これらをコンテンツとして取り入れた旅行商品は 21 件造成されている。このうち 11 件が大都市等発着・大手旅行事業者主催のパッケージツアー、残り 10 件が現地発着・地元事業者（NPO・温泉組合等を含む）主催の着地型観光プログラムとなっている。

3. インフラツーリズムによる地域振興への貢献状況

上記 11 件のパッケージツアーの概要・行程等について、整理したものを図に示す。インフラの見学に加えて、概ね 2～3 カ所程度の周辺観光施設への立ち寄り（ドライブインでの食事、道の駅での買物、酒蔵での試飲等）を行程に組み込んだツアーとなっており、当該インフラ周辺地域への一定の経済波及効果の発現や地域理解の促進等がなされているものと考えられる。一方で、ツアー自体の催行頻度は「不定期（月 1 回未満）」、開催地・発着地も「大都市近郊」に限られるものが大多数であることもわかった。この理由として、催行側からは「インフラは観光目的で造られていないため、荒天対応等が難しく、通年催行は困難」「大都市圏以外では、まとまった集客需要を確保することが困難」、受入側からは「インフラとしての本来的な運用を優先する必要がある、観光客への通年公開は困難」等の意見がきかれた。口頭発表当日は、こうした具体的な課題について、実際のパッケージツアーや着地型観光プログラムの企画・催行事例等を交えながら報告する。

4. おわりに

インフラツーリズムによる地域振興への貢献（経済波及効果の発現・地域理解の促進等）がみられる一方で、実際に旅行商品化にまで至っているインフラは少数であるとともに、その催行頻度・期間も限定的である。こうした背景には、催行側・受入側双方が採算性や公開性において制約を有していることが明らかになった。

今後のインフラツーリズムの推進にあたっては、このような制約条件を上手く活かしつつ、観光資源としての魅力や地域振興への貢献度を高めていく工夫が求められる。具体的には、公開時期が限定されるという「希少性」に価値を見出した旅行商品の造成、インフラ所在地の地元事業者やDMOが主体となった「地元密着型」「体験型」の着地型観光プログラム造成の促進が期待される。

見学施設 (インフラ施設名称)	分類	状況	参加費 (大人)	発着地	開催 頻度・期間	催行者 (旅行事業者)	ツアー行程(タイムライン)												
							7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
夕張シュバロダム	ダム	供用中	¥4,980	札幌	不定期 (月1回未満)	北海道オプショナルツアーズ(株)													
千代田新水路	河川	供用中	¥8,000	釧路	不定期 (月1回未満)	阿寒バス商事(株)													
十勝岳火山砂防情報センター 美瑛川ブロック堰堤	砂防	供用中	¥5,980	札幌	不定期 (月1回未満)	北海道オプショナルツアーズ(株)													
滝里ダム	ダム	供用中	¥5,980	札幌	不定期 (月1回未満)	北海道オプショナルツアーズ(株)													
金山ダム	ダム	供用中	¥5,980	札幌	不定期 (月1回未満)	北海道オプショナルツアーズ(株)													
草木ダム わたらせ渓谷鐵道(土木遺産)	ダム	供用中	¥10,000	東京	不定期 (月1回未満)	鉄阪急交通社													
矢木沢ダム	ダム	供用中	¥4,000	水上・ 上毛高原	不定期 (月1回未満)	関越交通(株)													
ハッ塘ダム	ダム	工事中	¥3,500	草津温泉	定期 (週1回以上)	関越交通(株)													
大井川鉄道・長島ダム	ダム	供用中	¥3,880	金谷	定期 (週1回以上)	大井川鐵道(株)													
小里川ダム・矢作ダム	ダム	供用中	¥6,980	名古屋	不定期 (月1回未満)	クラブツーリズム(株)													
播磨自動車道 工事現場 NEXCO西日本 道路管制センター	道路	工事中	¥8,980	大阪・神戸	不定期 (月1回未満)	クラブツーリズム(株)													

図 インフラをコンテンツに据えた旅行商品(パッケージツアー)の概要

移動(バス・鉄道) インフラ見学・体験 周辺観光施設等見学(食事あり) 周辺観光施設等見学(食事なし)

沖縄県竹富町鳩間島における観光に対する住民意識 - 2015 年の調査報告 -

堀本 雅章（法政大・沖縄文化研究所）

108

キーワード：入域観光客数・観光地化・住民意識・鳩間島・瑠璃の島

1. はじめに

沖縄県竹富町鳩間島は、過疎化が進み小中学校が廃校の危機に何度も陥った（中学校は一時期廃校）。その都度、親戚の子どもを呼び寄せ里子や、山村留学に類似した「海浜留学」生として子どもを受け入れ学校を維持してきた。海浜留学生を主人公とし、2005 年にテレビ放映された「瑠璃の島」の影響もあり、観光と無縁であった鳩間島は、急激に観光地化した。2015 年 9 月現在、人口 50 人弱の島に宿泊施設が 10 軒あり、人口の 3 倍を超える収容能力を有している。民宿の多くは 2005 年以降に開業し、食堂や喫茶店も新たにでき、高速船の運航開始や船便の増加により交通網が整備され、観光客の受け入れ態勢が整った。

島内に居住している全成人を対象に、2015 年 9 月に、鳩間島の観光に対する住民意識について調査を実施し、40 人の対象者のうち 35 人から回答を得た。「今後の観光客数」、「観光客の増加による変化」、「鳩間島の観光名所・魅力」などについて質問を行い、「観光関連就業者」と「その他の住民」に区分し分析を行った。研究目的は、鳩間島の今後の望ましい観光客数や観光に対する住民意識を分析することである。

2. 調査結果

調査の結果、「今後の観光客数」については、特に観光関連就業者は増加を望む者が多く、その他のほとんどの住民も島の活性化、人口維持、一定数の船便の確保などのため観光客数の増加または現状維持を望んでいる。「観光客の増加による変化」については、活気づいた、経済効果、人との交流が挙げられた一方、環境の悪化（ゴミ問題やマナーの問題）、海の資源（魚・貝）がとられる、観光業が忙し過ぎ島の行事に力を注げない、水難事故が増えたなどの回答がみられた。「鳩間島の観光名所・魅力」については、名所旧跡である「鳩間中森」のような具体的な回答もみられたが、最も多い回答は「海」で、その他に自然、空、星、月などが挙げられ、また、何もないところ、のんびりできる、静けさなどの回答もみられ、名所旧跡を挙げた回答は限られた。

近年、交通の便がよくなったが故に日帰り観光客が増え、鳩間島への経済効果は必ずしも入域観光客数に比例するものではない。また、冬期は船の欠航が多く住民の生活に大きな支障をおよぼしていることに加え、入域観光客数が非常に少なくなる。交通網を整備し 1 年間を通した観光客の受け入れが可能になるような施策が必要であるが、比較的波が穏やかな西表島の上原・鳩間島間のみの船の運航は、経済的に容易ではない。

鳩間島の今後に向けて必要なことは、学校存続（小中学校ともに）、利便性の改善、日帰り観光客への対策、町営住宅の整備、売店の再開、海浜留学生の受け親の確保、島の行事への加勢人員とその調整などが挙げられた。

3. まとめ

鳩間島の観光名所・魅力については、豊かな自然に加え、何もないところ、のんびりできるところである。観光客はゴールデンウィークから 9 月に集中している。テレビドラマの放映もあり観光地化が進んだが、今後も鳩間島の自然環境を保ち、住民の生活環境を改善しつつ、観光客のさらなる満足度を高めていくことが望まれる。

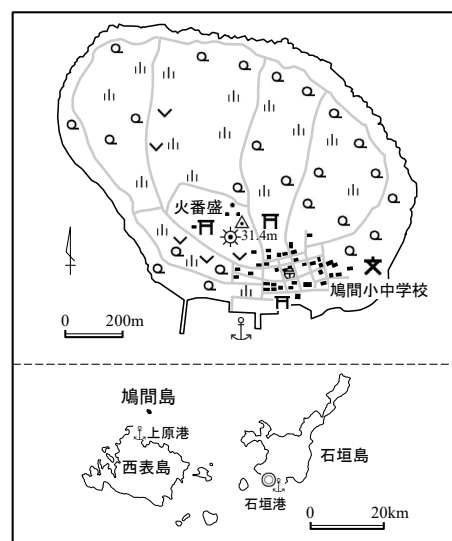


図 1 研究対象地域（堀本 2013 から転載）

参考文献

堀本雅章（2013）：竹富町鳩間島における島民意識と観光の特色．沖縄地理，13，49-60．

シンガポールにおける観光と MICE の発展

杉本 興運（首都大）

109

キーワード：シンガポール・観光・MICE・地域発展

1. 国際的観光拠点としてのシンガポール

東南アジアのマレー半島南端に位置するシンガポールは、わずか719㎢と東京23区よりも少し大きい程度の国土面積でありながら、観光やビジネスの面で大きな国際競争力を有する都市国家としての地位を築いている。2015年のシンガポールの人口は約560万人であるが、同年その約3倍近くとなる1,528万人もの外国人訪問客が観光やビジネスを目的に同国を訪れた。大陸別の外国人訪問客の内訳としては、東南アジア諸国からの来訪が最も多く28.9%を占め、それ以降、北アジア、ヨーロッパ、南アジア、オセアニアと続く。国別では、インドネシア、中国、マレーシアからの外国人訪問客が特に多い。世界経済フォーラムが発表した「旅行・観光競争力レポート2015」によるランキングでは、シンガポールは世界141カ国中第11位であり、アジアでは日本に次ぐ第2位である。部門別では、ビジネス環境（1位）、国際的開放性（1位）、陸上と港湾のインフラ（2位）、人的資源と労働市場（3位）、観光・旅行の優先度（4位）、空港のインフラ（6位）、安全・セキュリティ（8位）、ICTへの対応（10位）への評価が高い。

資源の乏しい小国であったシンガポールは、いかにして世界的に注目され、外国人訪問客の多く訪れる国際的な観光拠点となったのであろうか？本研究では、シンガポールが大きな観光発展を遂げ、外国人訪問客の多く訪れる国際的観光拠点となった過程を、観光やMICEに関する政策や資源・施設開発の側面からみていく。

2. 観光・MICE からみたシンガポールの発展

シンガポールにおける現在までの観光産業の成功の背景には、地理的・言語的優位性を活かしながらも、政府主導による観光立国への積極的な取り組みを継続してきたことがある。独立当初には、観光振興は外貨獲得や雇用創出のための手段であったが、2010年以降のMICEの発展や統合型リゾートの成功にみられるように、現在では国家の国際競争力を高める手段としても重要な役割をもつようになって

た。シンガポールの観光開発を空間的にみると、中心業務地区での都市型レジャー及びMICEのための施設整備が中心とされてきたが、都市緑化による良好な環境づくりや郊外地域の観光開発によって、自然体験を楽しむことのできる環境も創出されてきた。最近では、グローバル化による国家間の観光競争の激化への対応として、話題性の高い大規模な観光・MICE施設開発を行い、中心業務地区の観光拠点としての機能を世界的に注目されるレベルへと押し上げた。それにより、様々な国の訪問客が従来のオフィスビル街でのビジネスに加え、都市型レジャー、MICE、宿泊といった活動を、快適に行うことができるようになった。さらに、医療や港湾などの他産業と連携した新しい形態の観光が着実に成長しており、観光産業の裾野が広がっている。

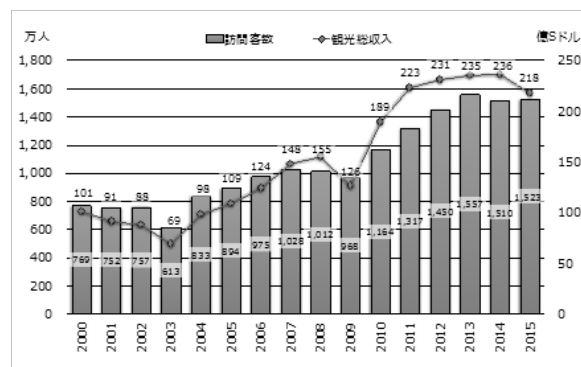


図1. 外国人訪問客と観光総収入の推移（2000年以降）

※シンガポール政府観光局の統計データより作成

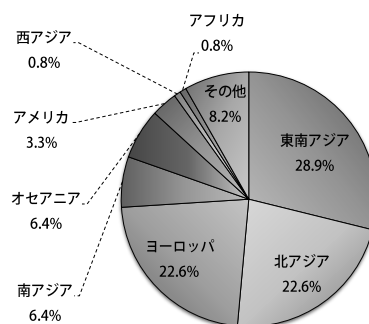


図2. 外国人訪問客数の大陸別の割合（2015年）

※シンガポール政府観光局の統計データより作成

日本における世界遺産の登録後の経緯と課題

110

淡野 明彦(奈良教育大・名誉)

キーワード：世界遺産・UNESCO・日本・観光

1. 世界遺産への登録の現況

1972年にUNESCOの文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約（世界遺産条約）が採択された。その目的は「顕著な普遍的価値」を有する世界遺産を「世界遺産リスト」に登録して、人類の至宝を未来に引き継いでいくために、国際協力による保護・保全を行うことである。2016年10月時点で、世界遺産に登録された件数は1052件（文化遺産814件、自然遺産203件、複合遺産35件）で、日本では20件である（表）。新規物件の登録は、毎年一回開催される世界遺産委員会で決定されている。

2. 登録後の経緯

全体としてみれば、登録された物件は条約の目的にかなった順調な経緯をたどっているが、登録数の増加により保護・保全上でリスクとなる種々な問題が発生している。その典型としては、天災や人災により物件の存在が危機的な状況に瀕し、「危機遺産」としてマークされている物件も生じており、最悪の事態としてリストから削除された物件も生じている。日本では危機的な状況までには至っていないが、憂慮される状況が顕著になっている物件が現れている。その大きな原因として「観光」が指摘できる。世界遺産は一義的には見世物ではなく、人々が世界遺産の素晴らしさを理解し、それらを人類全体で未来へと保護・保全してい

くという存在である。経済的な利得のみにとらわれた一攫千金的な「観光地化」が世界遺産そのものの価値を損ねている。二つ目には登録された物件の日常的な維持・管理の問題で、世界遺産は一過的な存在ではなく、ひとたび登録されれば当該地域には無限とも言える持続の責務が生じ、そのための財政的な恒常性の確保が問われている。三つ目には登録ブームが一段落した後の関心の低下で、世界遺産の文化的・環境的な存在の意義の見直しが迫られている。

3. 今後の課題

指摘した問題は相互に関連するが、まずは「世界遺産の観光はいかにあるべきか？」についての緻密な議論が必要である。「観光」客の増加がリスクとなっている一方で、減少という状況も現れており、いずれの状況も遺産の価値の持続性に大きく関わっている。世界遺産の登録への熱狂以前に、登録後に発生する諸問題への洞察が必要であり、これまでの経緯からの経験知による吟味が不可欠である。

表. 日本の世界遺産(2016年10月時点)

	世界遺産名称	種別	登録	所在地(県名等略)
1	白神山地	自然	1993	青森・秋田
2	姫路城	文化	1993	兵庫
3	法隆寺地域の仏教建造物群	文化	1993	奈良
4	屋久島	自然	1993	鹿児島
5	古都京都の文化財	文化	1994	京都
6	白川郷・五箇山の合掌造り集落	文化	1995	岐阜・富山
7	厳島神社	文化	1996	広島
8	原爆ドーム	文化	1996	広島
9	古都奈良の文化財	文化	1998	奈良
10	日光の社寺	文化	1999	栃木
11	琉球王国のグスク及び関連遺産群	文化	2000	沖縄
12	紀伊山地の霊場と参詣道	文化	2004	三重・奈良・和歌山
13	知床	自然	2005	北海道
14	石見銀山遺跡とその文化的景観	文化	2007	島根
15	小笠原諸島	自然	2011	東京
16	平泉-仏国土(浄土)を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群	文化	2011	岩手
17	富士山-信仰の対象と芸術の源泉	文化	2013	静岡・山梨
18	富岡製糸場と絹産業群	文化	2014	群馬
19	明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼・造船・石炭産業	文化	2015	山口・福岡他6
20	ル・コルビュジエの建築作品 - 近代建築運動への顕著な貢献 -	文化	2016	東京

日本ユネスコ協会連盟(2016)『世界遺産年報2017』(講談社)により作成

若者による観光・レジャーの特徴と研究動向

杉本 興運（首都大）

基調講演

キーワード：若者、文化、観光、レジャー、大都市

1. 若者の観光・レジャーへの注目

本研究では、若者の観光・レジャーや若者文化についての論文、書籍、調査報告書、記事などを広範囲にレビューし、その社会的状況を把握すると共に、最近の若者による観光・レジャーに特徴的な点を整理することを目的とする。

若者の研究は、社会学の分野で「若者論」として戦後から発展し、1960年代後半から1970年代の間のブームによって骨子が確立されたが、21世紀に入った現在でも研究がされ続けている（古市, 2015）。最近では、若者の就労環境や文化に関連した議論として、若者の旅行離れや若者特有のレジャーの実態を取り上げる例が多い（古市, 2015; 久我 2014; 山口, 2010）。これは、日本の政策課題とも直結するホットな話題である。国土交通省の観光庁は、将来の観光産業の維持・発展のために、若者旅行を振興する必要があると考え、若者旅行振興研究会を組織して各種調査を実施すると共に、若者の旅行需要を喚起するための様々な施策を展開している。一方、民間企業では、大手広告会社が若年層を対象としたマーケティング活動の一環として、若者の生活や消費の実態を研究する部署を設け、若者の実態調査に加え、若者向けの商品・サービスやプロモーションの開発を行っている。博報堂ブランドデザイン若者研究所の原田（2016）やADK若者プロジェクトの藤本（2015）は、最近の若者の都市型レジャー活動の特徴について、若者の意識やSNSを通じたコミュニケーション形態等から分析をしている。

2. 若者の観光・レジャーの動向や特徴

若者の観光・レジャーの動向については、数名の研究者による調査結果を参考にまとめる。まず、海外旅行については、20代の出国数や留学数は減少しているが、出国率は2003年以降上昇していることが明らかとなっており、若者の海外旅行離れが進んでいるとは言えない。一方、国内旅行については、20代以下の観光参加率が減少しており、その要因として経済的・時間的余裕のなさや、生活様式・価値観の変化が影響している（日比野・佐藤, 2012）。ただし、余暇時間が減少しているわけではないため、携帯電話やIT

サービスの発達による余暇時間内での活動選択肢の多様化が大きな要因ではないかと考えられる。

観光庁の若者旅行振興研究会が実施した第1期研究結果によると、「若者にとって旅は目的ではなく、「何か」をするための手段になりつつある」という。そのため、「若者を引き付けるコンテンツの開発、見せ方が若者旅行振興の一つの鍵である。」とも述べている。また、若者の観光旅行の特徴として、1) 旅をする人・しない人、旅行経験の二極化（男子より女子の方が活発）、2) 思い立ったら旅立ち、3) 口コミ、実際に体験した人の声を重視、4) 「体験＋効能」「自己投資」的な旅に価値、5) 「絆」を重視、6) 価格そのものではなく費用対効果を意識の6つがみられると結論づけた。また、第2期の研究結果では、1) 「いいね！」と言われたいネタ消費、2) 就職活動に活かせるテーマ、3) 共通の関心（特定の趣味や関心事で集まるコミュニティ）、4) 大勢でわいわい、5) 人との触れ合いを、若者旅行の特徴として新たに付け加えている。

参考文献

古市憲寿（2015）絶望の国の幸福な若者たち，講談社。

久我尚子（2014）若者は本当にお金がないのか？統計データが語る意外な真実，光文社。

山口誠（2010）ニッポンの海外旅行 若者と観光メディアの50年史，筑摩書房。

藤本 耕平（2015）つくし世代：「新しい若者」の価値観を読む，光文社。

原田陽平（2016）パリピ経済：パーティピープルが市場を動かす，新潮社。

日比野直彦・佐藤真理子（2012）若者と旅ー若年層の国内観光行動の時系列分析ー，国際交通安全学会誌 37-2, pp. 58-66。

観光庁HP：これで若者は旅に出る！～若者旅行振興研究会 第一期（平成22年7月～23年6月）の研究結果～
<http://www.mlit.go.jp/common/000219009.pdf>

観光庁HP：これで若者は旅に出る！第二弾～若者旅行振興研究会第二期の議論のまとめについて～
<http://www.mlit.go.jp/common/000219009.pdf>

東京を中心とした若者の日帰り観光行動の時間的・空間的特性

杉本 興運（首都大）

S01

キーワード：若者、観光行動、日帰り観光、東京都市圏

1. 研究の背景と目的

大都市は流行の発信地であるという特性から若者の交流空間という側面も兼ね備えている。しかし、大都市における若者の観光・レジャー行動の実態を網羅的かつ詳細に把握しようとした研究はみられない。本研究では、パーソントリップ調査のデータを基にして開発された大規模人流データを使用し、東京を中心とした若者の観光行動の時間的・空間的特性を明らかにする。

2. 研究方法

使用するデータは東京大学空間情報科学センターが提供する「人の流れデータ」（東京都市圏、2008年10月1日）である。まず、1日の中で1度でも観光・レジャー目的で活動していたと判明した約1万人分の移動軌跡データを抽出した。そして、日帰り、かつ35歳以下の年齢層に当てはまる1698名分のデータを分析対象とした。分析では、観光・レジャー活動者数の割合の推移、小地域ゾーン別の観光訪問者数、トリップ連鎖などを、年齢層ごと（5歳ごとに区切り有り）に算出した。また、中年や高年の人々の場合との比較を行った。主に使用した専用ソフトウェアは、PostgreSQL、R、ArcGIS である。

3. 分析結果

年齢層別の観光・レジャー活動が全体の行動に占める割

合の推移（図1）をみると、5・9歳の小学生の時期には昼間や夕方の一部に活動する傾向が顕著に現れているが、年齢が高いほど夜間にも観光・レジャーを行う若者の割合が大きくなることがわかる。特に、高校から大学および新卒（あるいは大学院）の時期にあたる15歳から24歳までの時期に夜間の観光・レジャーが盛んである。さらに上の歳（25・34歳）になると、昼間から夕方にかけての観光・レジャーの割合が高くなり、夜間の活動割合は減少する。これは、結婚して家庭を持つ世帯が増え、夜間外出をしづらくなることや、学生時代の友人と疎遠になっていき交流が減少するといった理由が考えられるだろう。

小地域ゾーン別の観光訪問者数（夜間外出の割合が相対的に低い14歳以下を除く）の結果では、昼間と夜間の双方で浦安市の観光訪問者数が最も多かった。浦安市には、若者に人気の東京ディズニーリゾートが立地している。東京都区部における観光・レジャー活動の空間分布を、昼間（13:00）と夜間（21:00）の2つの時間で比較してみると、昼間は繁華街やその周辺地域を含めた広範囲での観光・レジャー活動がみられたが、夜間になると渋谷区、新宿区、港区などの繁華街のある地域への集中が高くなる傾向がみられた。

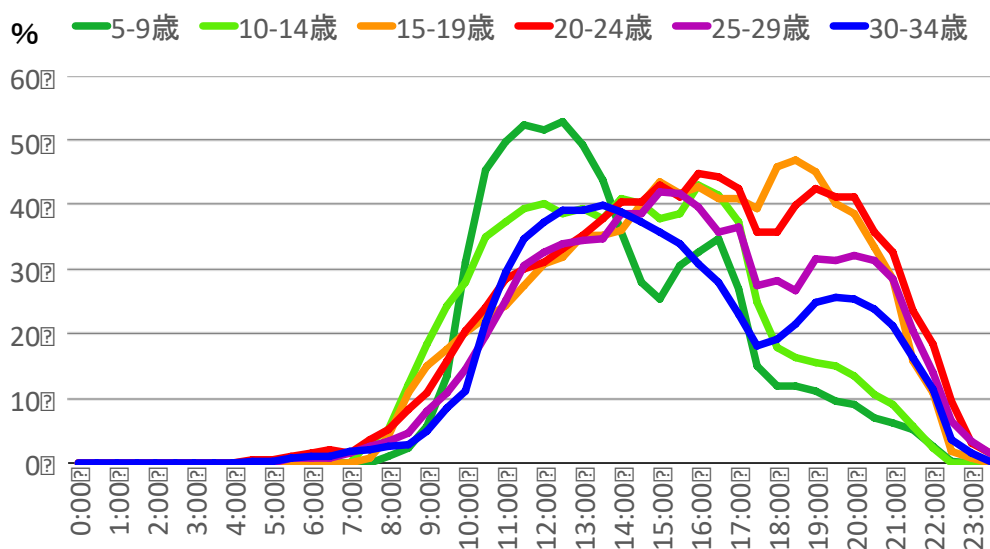


図1.観光・レジャー活動が全体の行動に占める割合の推移（年齢別）

東京都における訪日教育旅行の展開 ー児童生徒の国際交流機会に着目してー

S02

磯野 巧（三重大）

キーワード：訪日教育旅行・国際交流機会・児童生徒・学校・東京都

I はじめに

近年、インバウンド・ツーリズムの推進に加え、児童生徒の国際交流機会の創出という文脈において、訪日教育旅行の受入促進が重要視されている。日本で受け入れている教育旅行は「教師等の引率者と児童生徒で構成される団体旅行」であり、加えて学校訪問を含むことが一般的である。訪日教育旅行は受入地域におけるリピーター確保に資するものとして、とりわけ地方において訪日外国人旅行者を誘致する機運を高揚させる手段として注目されてきた。この点については、外国人誘致事業の一環として訪日教育旅行を推進する長野県の事例が報告されている。しかしながら、観光行動や学校交流といった具体的な国際交流機会について言及した研究は管見の限り存在せず、訪日教育旅行の実施内容にみられる共通点や相違点は不明瞭な状況にある。

そこで本発表では、東京都で展開する訪日教育旅行にみられる諸特徴について、訪日教育旅行に対する東京都の受容態勢に着目しつつ、児童生徒による国際交流機会の分析を通して明らかにする。国際交流機会については、2014年度から2016年度にかけて受け入れた訪日教育旅行95件を分析資料として、受入校での学校交流と旅行行程にみる観光行動の両側目から検討する。

II 訪日教育旅行の受入態勢

現在、訪日教育旅行受け入れの一元窓口は日本政府観光局が担っている。日本政府観光局は国外の学校や旅行会社から教育旅行の申請を受けた後、各都道府県の担当窓口を受け入れ要請を実施する。その後、各都道府県の担当窓口が小中高等学校に受け入れを要請し、併せて国外の学校や旅行会社と具体的な行程を調整する流れとなっている。

東京都の担当窓口は東京観光財団である。東京都では若年層の国際交流や国際相互理解の促進、外国人旅行者の増加を目的に、2007年に「訪日教育旅行促進協議会」を組織している。その構成員である東京観光財団は、学校交流の受入・斡旋といった業務を担っている。訪日教育旅行受入当初（2007年度）の件数は10件であったものの、2016年

度は37件と増加傾向を示している。2016年度までの延べ受入件数は195件である。なかでも台湾（88件）からの参加が最多であり、アメリカ合衆国（28件）、シンガポール（19件）、中国（14件）、オーストラリア（11件）と続いている。一方で2016年度の学校別件数をみると、全37件のうち小学校4件、中学校4件、高等学校28件、短大・大学1件と、高等学校からの参加者が大半を占めている。

III 東京都における訪日教育旅行の地域的特性

東京都では概ね5泊6日前後の訪日教育旅行が企画され、都内観光と学校交流、および他地域への訪問が行程に組み込まれる。学校交流の内容は授業参加・見学、校内見学、部活体験・見学が中心であり、とりわけ吹奏楽や和太鼓、茶道、剣道、柔道といった児童生徒による部活動を介した文化交流が積極的に行われている。国内最多の学校数を有する東京都には、文化交流において重要となる部活動が数・種類ともに豊富であり、学校交流に関する多様なニーズに対して比較的柔軟に対応することが可能となっている。

旅行行程をみると、都内では神社・寺院（浅草寺や明治神宮）、建造物（東京スカイツリーや東京駅）、博物館・美術館（東京国立博物館）、テーマ公園・施設（東京ディズニーリゾートや三鷹の森ジブリ美術館）、日本の食文化や伝統芸能（歌舞伎や相撲）の体験施設といった人文観光資源への訪問が顕著である。東京大都市圏には多様な人文観光資源が分布しているが、そのなかで特A級ならびにA級のものの、受入校に近接するものへの訪問頻度が高い。一方で、他地域への訪問は関東地方に限らず、ゴールデンルートを中心に全国各地が選択されている。その主たる訪問先は温泉や自然観光資源、世界遺産である。訪日教育旅行は学校交流が含まれるため、参加者の観光行動は受入校のある都内が中心となる。他方、交通結節点である東京都は他地域への近接性が極めて高く、より多様な観光体験を求めて他地域の代替性の低い訪問地を旅行行程に組み入れることができる。それゆえ、東京都が受け入れる訪日教育旅行であっても、その行動範囲は拡がりをみせている。

東京における音楽空間からみたナイトライフ観光の特性

池田 真利子*（日本学術振興会特別研究員 PD）・卯田 卓矢（名桜大）

S03

キーワード：ナイトライフ・音楽・東京・若者

ナイトライフ観光は、ポスト工業都市における都市経済の発展や都市アメニティの充足と密接に関わり、都市変容を生み出す原動力としても機能し得るという側面から 2000 年代以降注目を浴びてきた（Hollands and Chatterton 2003）。この世界的潮流は、創造産業や都市の創造性に係る都市間競争を背景に 2010 年代以降加速しつつある。オランダのナイトメイヤーサミット（2014～）や、東京の After 25（2014）に代表されるように、市政府の観光振興政策と協働する形で、ナイトライフ観光、とりわけ音楽空間のもつ経済的潜在力に注目が向けられ始めている。

こうした世界の潮流を背景に、本発表ではナイトライフ観光の 1 つである東京の音楽空間（ナイトクラブ（以下、クラブ）・ライブハウス）の形成過程に焦点を当てつつ、関連する先行研究を参照しながら、これらの研究発展可能性を含め広く議論することを目的とする。

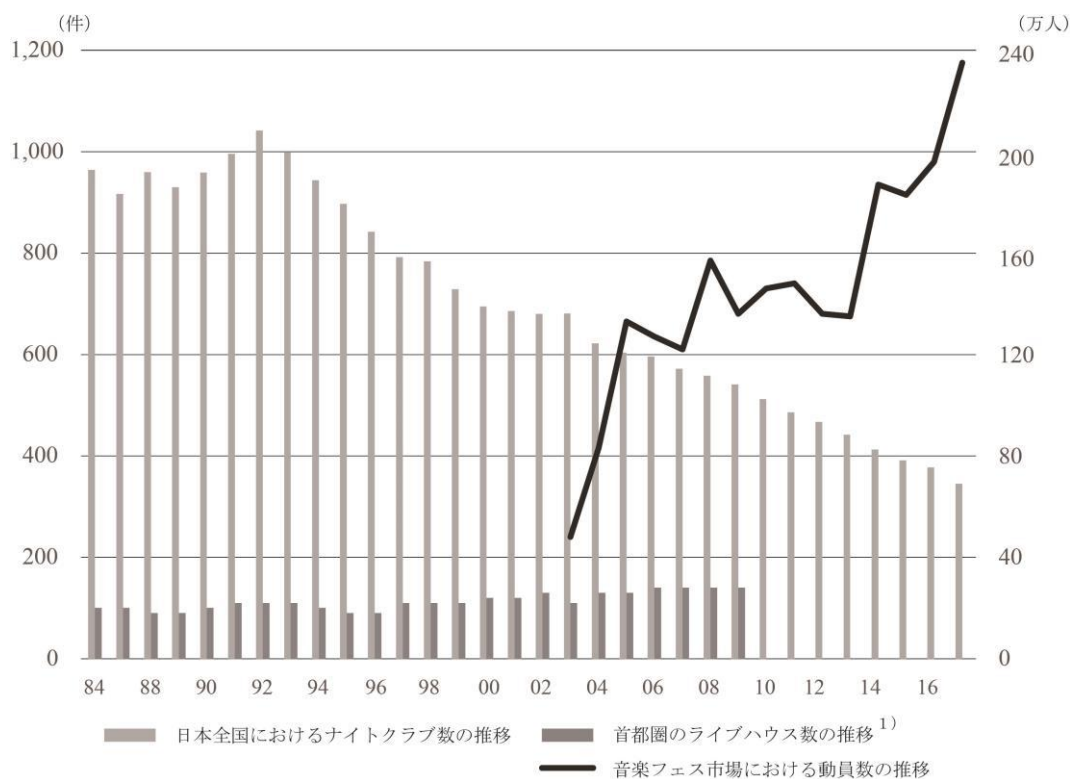
クラブとクラブハウスは、登録許可申請用件や許可機関等から

性格が大きく異なっており、統計・各種調査等の抜本的制約から全体像を参照することも困難ではあるが、前者はバブル崩壊を契機に全国的に減少傾向にある一方で、後者は横ばいかやや上昇傾向にあることがわかる（図）。地理的位置関係をみると、前者は港区・渋谷区に集積しているのに対し、後者は都心部のみならず都市近郊に集積している。ただし聞き取り調査の結果から、音楽フェスの台頭により若者の消費行動が音楽フェスに向けられつつあること、さらには動画配信サービスの利用等により音楽パフォーマンスの生産・消費が内向化しつつあることが明らかとなっており、今後音楽空間がどのように再編制されていくのかに注視する必要があると考える。

【参考文献】

宮入恭平（2008）：『ライブハウス文化論』厚徳社。

Hollands, R. and Chatterton, P. (2003): Producing nightlife in the new urban entertainment economy: corporatization, branding and market segmentation. *International Journal of Urban and Regional Research* 27(2): 361-385.



注1) 首都圏のライブハウス数の推移は宮入（2008）の概数を用いた。

図 日本における音楽施設（ナイトクラブ・ライブハウス）数の推移と音楽フェス市場の動員数の増加

（出典：警察白書，びあ総研データ，宮入（2008））

東京におけるナイトクルーズの展開と若者の集客戦略

太田 慧（首都大）

S04

キーワード：東京臨海部・ナイトクルーズ・若者

1. 東京におけるナイトクルーズ

ナイトクルーズは都市観光におけるアトラクションとして、世界中の河川や港湾付近につくられた都市でみられ、レストランクルーズやパーティクルーズなどの交流の空間、港湾クルーズなどの景色や夜景観賞の空間として利用されている。本研究は、東京におけるナイトクルーズの一つとして東京湾納涼船を取りあげ、東京湾納涼船の歴史と現状について整理し、東京湾納涼船の若者の集客戦略を明らかにする。

2. 東京湾納涼船の歴史

東京湾納涼船は、伊豆諸島向けの海運関連事業を展開する東海汽船株式会社によって 1950 年の夏に開始された。開始当初から現在に至るまで、東京から伊豆諸島方面の大型貨客船の竹芝埠頭への停泊時間を利用し、東京湾を周遊する約 2 時間のナイトクルーズを展開している。昭和時代の東京湾納涼船の主な客層はサラリーマンであったが、1990 年代以降は東京臨海部にさまざまな娯楽が出現し、乗船客数が徐々に減少し

ていった。1990 年には年間約 60,000 人であった乗船客数は、2000 年には約 45,000 人にまで減少した。

3. 東京湾納涼船の若者の集客戦略への転換

1990 年代以降の乗船客数の減少に対して、2000 年以降ゆかたを着た乗船客への割引とともに、若者をターゲットとしたライブ・コンテンツが大々的に導入され、東京湾納涼船のイメージ転換とともにターゲット客層の転換が図られた。2004 年以降になると、ライブ・コンテンツのダンサーや DJ は広告代理店が企画したオーディションによって選考されるようになり、それらの選考過程の様子は SNS を通じて発信されている。これらの集客戦略の転換によって、現在は 20～30 代の若者が乗船客の中心となり、女性客やゆかた客の割合も増加した。その結果、2014 年以降の年間乗船客数は 140,000 人をを超えるまで増加した。

以上のように、安価で手軽に利用できる東京湾納涼船は学生を含む若年層にナイトクルーズ利用の機会を増やしている。

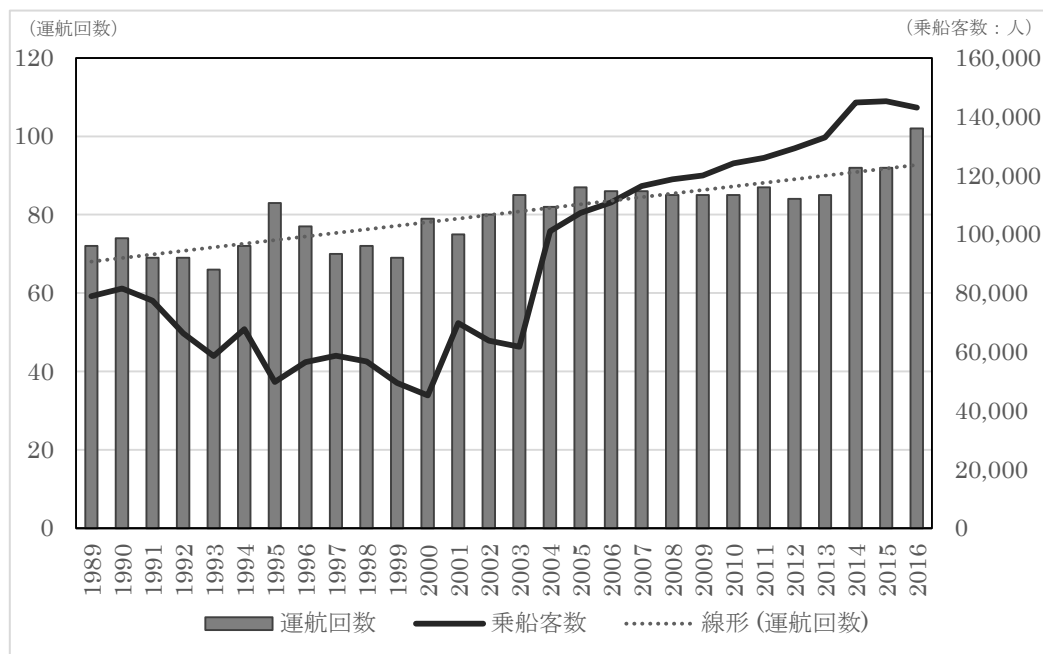


図 1 東京湾納涼船の運航回数と乗船客数

（聞き取り調査により作成）

甘さの地域構造を探る

会長講演 —砂糖をめぐるグローバリゼーションとローカリゼーション—

矢ヶ崎 典隆（日本大）

キーワード：地理学・グローバリゼーション・ローカリゼーション・砂糖・サトウキビ・テンサイ

グローバリゼーションと地理学

地理学は地域という枠組みにおいてさまざまな現象を研究し、地域性を究明してきた。地域スケールは地理学研究にとって重要な意味を持ち、対象地域の設定の仕方によって地域の描き方は異なる。さまざまな地域スケールで地域を論ずることは、地理学の特徴の一つである。

従来、地理学研究者はローカスケールにおける調査研究に情熱を燃やしてきた。さまざまな要素が絡み合った地域を体験し、フィールドワークによって得られた一次資料をさまざまな分析手法を用いて検討し、地域現象を地域の枠組みに即して読み解く。こうした研究の成果として、地域モノグラフが蓄積されてきた。

一方、グローバリゼーションの時代を迎えて、地理学は大きな課題に直面している。ローカスケールの地理学研究の蓄積に対して、グローバリゼーションに関する地理学研究はごく少数に限られる。すなわち、地理学研究者は、グローバルスケールで世界を読み解くための地理学独自の考察の枠組みを提示することには取り組んでこなかった。地理学の存在と有用性を社会にアピールするためにも、グローバリゼーション研究の発展が期待される。

グローバリゼーション、ローカリゼーション、そしてサステイナビリティ

グローバリゼーションに関する書籍を概観すると、政治と経済に関するものが圧倒的に多いことがわかる。そうした研究で欠落しているのは、ローカルな地域とグローバルな世界の動向を結び付けて検討し考察する視覚である。したがって、グローバリゼーション研究において地理学が貢献できるのは、ローカルからグローバルまでのさまざまなスケールにおいて地域を連動的にとらえ、世界をダイナミックに描くことである。

ローカスケールでは、グローバリゼーションの影響を受けながらも、地域にこだわって生きる人々や地域社会を描くことができる。一方、グローバルスケールで見えるのは、交通手段や情報通信技術の発達によって、人、物、情報、資本、技術、文化などの移動と交流が活発化し、地域間の相互関係が緊密化し、世界が縮小していく現実である。21世紀の地理学研究においては、ローカリゼーションとグローバリゼーションを一体化した現象としてとらえ、地域と世界をダイナミックに読み解くことが重要になる。その

際に、地球と人類が直面する課題を把握し、持続可能な世界の構築を目指すという意識も必要となる。すなわち、現代の地理学にとって、グローバリゼーション、ローカリゼーション、そしてサステイナビリティは重要な概念である。

地理学の4つの視点

地域をさまざまなスケールで研究するために重要なのは、4つの視点である。一つ目は自然と人間で、自然を認識し、利用し、改変する人間に着目する。二つ目は起源と伝播で、連続する地表面では人、物、情報、資本、技術、文化などが移動し、地域間に交流が起きる。三つ目は地域と景観で、地域に存在するしくみ、すなわち地域の構造は景観として表出する。四つ目は時間と変化で、過去の地域を復元し、変化を把握し、地域変化のメカニズムを考察する。地理学の4つの視点から、砂糖をめぐるグローバリゼーションとローカリゼーションについて考えてみよう。

砂糖への地理学的アプローチ

砂糖のおもな原料はサトウキビとテンサイである。人間は、甘さに対する欲求を満たすために、野生の植物を栽培化し、改良を重ねることにより、砂糖の原料としての作物を作り上げた。これらの作物と製糖技術は、起源地からグローバルに伝播した。サトウキビとテンサイの栽培と収穫には多くの労働力が必要であり、労働力需要を満たすために奴隷や移民が重要な役割を演じた。製糖業が発達すると、世界各地に類似した製糖地域と砂糖景観が作り出された。しかし、砂糖の世界市場の動向や地域の条件を反映して、砂糖生産地域とその景観は時代とともに変化してきた。ある砂糖生産地域の動態は、他の砂糖生産地域や世界の動向を踏まえなければ理解することは難しい。

私は、甘さの誘惑に負けて、砂糖の地理学的研究に関心を持つようになった。しかし、学んでいくうちに、砂糖の世界は奥が深いことも認識するようになった。砂糖の地理学はそれほど甘い世界ではなさそうである。甘さの地域構造を探る作業は、地理学研究者にとって魅力的なチャレンジに違いない。

文献

矢ヶ崎典隆 (2017) : 砂糖の地理学. 日本大学文理学部編『知のスクランブル—文理的思考の挑戦』筑摩書房, 179-191.

北陸地方における都市群の近接性の変化と要因分析

長崎 宏輝（筑波大・院）

P01

キーワード：近接性・鉄道・高速化・最短所要時間

●研究の背景・目的・方法

明治期より日本国内では公共交通網が発達し、現在のような路線網を形成している。近年ではそれらの高速化が全国的に求められており、新幹線の新規開通や延伸の議論が活発になっている。北陸地方においても、これらの変化が近接性に大きな影響を与えてきた。そこで本研究では、近年の北陸新幹線の延伸開業など交通網の変化が大きいことから北陸地方に着目し、主に時刻表のデータを用いて鉄道交通の発展とともに北陸地方内の近接性にどのような影響を与えてきたかを明らかにし、その要因を探る。

●北陸地方における鉄道の発展

本研究では、鉄道網の形成から次の3つに分類した。

- ・発展期：明治～昭和初期。北陸本線の一部（富山・新潟県境未開業）単線、非電化であり、蒸気機関車による牽引が主流である。低速で一日当たりの本数も少ない。
- ・全盛期：高度経済成長期前後。現在も存在する鉄道路線がほとんど開通し、鉄道が公共交通の中心となった。特別急行列車の誕生や電化など高速化や大量輸送に向けて動き始めた。
- ・成熟期：2000年代以降。モータリゼーションによりローカル輸送に対する鉄道交通の地位が低下。ローカル輸送が主体の路線は廃止や運航便数削減などに追い込まれた。都市間を結ぶ特急の高速化が進み、所要時間短縮を目的とした短絡線や新幹線が開業した。

●北陸地方における近接性の変化

発展期から1904年、全盛期から1964年と1982年、成熟期から2015年の路線網を取り上げた。沿線の都市を選定し、それらの都市間の最短所要時間を時刻表から算定しながら、各都市から選定した全都市への所要時間の総合値を指標として近接性の変化を探った。1904年の鉄道未開

通の区間は徒歩でのアクセスを最短所要時間とした。その結果は、1904年に鉄道未開通だった都市の近接性が1964年には大幅に高まっているのは言うまでもないが、北陸地

方という括りの中ですべての都市が大きく近接性を高めている。1964年から1982年にかけては新潟では新幹線が開通し、近接性を相対的に高めているが、他の都市にはほとんど影響はない。1982年から2015年の間では北陸地方に新幹線が開通した。これは、都市群全体として近接性を高める要因となっているが、主に本線沿線都市のみが近接性を高めており、支線の末端都市への影響は限定的であるように思われる。

●実距離に対応させた指標を用いた分析と考察

所要時間のみでは全ての都市からの距離が考慮されず北陸地方内で端に位置する都市が不利になってしまうことから、本研究では実距離に対応させ標準化した指標を用いて分析した。本線系と支線系の都市に大きく分けられ、本線系は時代を追うごとに数値を下けているが、支線系では1964年以降上げている。これには高速化が急がれる本線への投資が積極的に行われ、ローカル輸送主体の支線へ設備投資が行われず、現状維持の道へ走っていると考えられる。また、例外として挙げられる都市として十日町があるが、東京方面への短絡線開業により、2015年には大きく数値を下けている。国鉄民営化以降は収益の高い路線や都市間輸送を担う重要路線への投資が目立ち、支線への直通列車は大きく数を減らしている。住民の移動機会の確保を目指した国鉄と収益を重視する民間会社との差がこのような面にも現れてきている。

●参考文献

橋本雄一 1992. 公共交通ネットワークからみた近接空間の変化—岩手県を事例として. 経済地理学年報, 38:33-48

ネットワーク解析を用いた津波避難圏域の地域差に関する研究

岩井 優祈（筑波大・院）

P02

キーワード：津波・GIS・ネットワーク解析・避難経路

I. 研究目的

東北地方太平洋沖地震を契機に、各地で地震・津波対策が見直されている。しかし、こうした避難計画は市単位で作成されているため、よりミクロなスケールにおける地域性は十分に反映されているとは言えない。とりわけ津波災害では沿岸部と内陸にて危険度が大きく異なるので、沿岸部について多様な条件を考慮した詳細な避難計画が要求されると考える。

また、被災者の年齢や健康状態は、地震・津波災害発生時に周囲の避難施設へ避難することが可能となる範囲（以下「避難可能範囲」と略す）に強い影響を与えと考えられるが、従来の研究では考慮されていない。

そこで本研究は、沿岸地域といったミクロな範囲を対象に、土地利用や被災者の身体能力に関わる年齢に着目することで、地域の特徴や被災者の属性が避難可能範囲に影響を与えていることを明らかにすることを目的とする。

内閣府中央防災会議（2011）では、従来の想定を超える規模の津波を念頭に置いた対策を検討する必要があることを報告している（最上・橋本 2015）。そこで本研究では、発生頻度は極めて低い、発生すると甚大な被害を及ぼす南海トラフ巨大地震が発生した場合を想定し、分析を行う。研究対象地域は、南海トラフ巨大地震が発生した際に死者数が全国 1 位と予想されている静岡県浜松市であり、特に内陸まで浸水が予想されている南区を取り上げる。

II. 研究方法

研究方法は高阪（2000）を参考に、以下の手順で行う。まず、ArcGIS の解析ツール Network Analyst の「最寄り施設の検出」を用いて、現在位置から津波避難施設までの最短経路を検出し、その経路の長さを算出する。次に、算出した経路の長さを、年齢階級別歩行速度と津波到達時間を乗じた避難距離で分類し、避難可能範囲を年齢階級ごと・津波高ごとに比較する。これにより、地震・津波災害時のリスクを年齢階級ごとに現在位置から津波避難施設までの距

離として把握することが可能となる。

III. 分析結果・考察

分析結果は以下である。浜松市（2015）では、誰もが助かるように避難計画を設定・作成されている一方、15 歳から 49 歳までの年齢階級に属する住民にとっては 2 倍以上の誤差が生じるものであることが判明した。沿岸地域に位置する倉松町では、すべての街区にて 5 歳から 9 歳までの年齢階級と、65 歳から 75 歳以上の年齢階級が避難不可能になることが判明した。また、5 歳から 9 歳までの年齢階級に属するのは小学校低学年の児童であり、15 歳から 49 歳までの年齢階級に属する保護者は、自分の子供を同伴しながら避難行動をとることになるため、津波避難施設への到達が困難になる可能性が高くなることが示唆された。さらに、チンゲン菜などの畑が広がる倉松町の地域性として、階層の高い建物が近隣に存在しないことは、足の不自由な高齢者による避難を始めから諦めさせてしまう傾向をさらに強めている要因になっていると考えられる。

文献

- 高阪宏行（2000）：GIS を利用した火砕流の被害予測と避難・救援計画—浅間山南斜面を事例として—。地理学評論，73A，483-497。
- 静岡県（2013）：『静岡県第 4 次地震被害想定調査（第一次報告）』
- 内閣府中央防災会議（2011）：『東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会報告』
- 浜松市役所危機管理監危機管理課編（2015）：『浜松市津波避難計画』
- 最上龍之介・橋本雄一（2015）：積雪寒冷地における保育園の津波集団避難—北海道釧路市における認可保育園を事例に—。地理学評論，88，571 - 590。

鹿児島県十島村における海上航路変遷の要因と地域変化

有村 友秀（筑波大・院）

P03

キーワード：航路変遷・島民・物流・人口増加・鹿児島県十島村

1. はじめに ①研究の背景と先行研究

離島を多く抱える日本において、離島航路は島民を支える大きな柱である。離島航路の存続問題は、補助金や他交通機関に対する競争との関連で考えられることが多く、島民の生活に根差している航路としての分析はほとんどない。例えば田中(2010)は、離島航路は政策的保護を強く受けていても陸上のような運航体系を築けないとしており、このように離島航路の不利な点や航路の衰退を扱った研究が多い。その中で離島からは外れるが、利用者に根差している側面を扱った研究に太田(2014)があり、東京ウォーターフロントにおける水上バスの航路変遷を取り上げている。太田は航路変遷の歴史を示した上で、その要因として乗客数数の推移と船舶の多様化を挙げて考察している。

②研究目的と研究方法

島民に根差している離島航路を分析するために、太田(2014)に習い、本研究は航路変遷に着目した。研究目的は、航路変遷の過程を示した上でその要因を明らかにすると共に、航路変遷による地域変化を捉えることとした。研究対象は鹿児島県十島村である。

研究はまず、十島村誌や村勢要覧等により、航路変遷の過程を特定した。次に、村の資料の検討や役場職員への聞き取り調査を行い、航路変遷の要因を明らかにした。最後に、十島村の一例として小宝島に注目し、航路変遷による地域変化を、国勢調査等の資料分析と島民や駐在所職員への聞き取り調査により明らかにした。

2. 航路変遷の過程と要因

航路変遷は、計 5 回であった。1953 年、戦後の行政範囲の再編により村が 2 つに分離し、航路も別々に運営されたため、寄港する島の数が増えた。1970 年、島の 1 つが無人島と化したため、さらに寄港する島の数が増えた。1985 年、船舶の向上により、これまでの週 1 便から週 2 便に増えた。その内 1 便は燃料節約のため、奄美への運航をカットした。2013 年、奄美を利用する島民の利便性向上のため、

2 便とも奄美へ至る便に 1 本化された。2015 年、新しい港が完成した 2 つの隣り合う島で、寄港順序の入れ替えにより航海距離の短縮が叶うため、寄港順序が入れ替えられた。

3. 航路変遷による地域変化—小宝島—

小宝島の人口は、1980 年前半に 20 人強という無人島化の危機を迎えたが、1982 年の小宝島港工事着工・1985 年の定期船週 2 便化（航路変遷の 3 番目）・1990 年の小宝島港完成という航路の利便性向上がみられ、この年代から人口増加へと転じた。2011 年から一旦人口減少となったが、2013 年の奄美便への一本化（航路変遷の 4 番目）によって人口増加へと転じた。

航路の進歩で本土や奄美の物資を入手しやすくなったことは、職種別人口の変化に影響した。定期船週 2 便化（航路変遷の③）の前後を比較すると、農漁業従事者が減少する一方で建設業やサービス業従事者が増加した。食料や生活必需品の入手が容易になったため、島の基盤づくりや教育に移行していると考えられる。

4. おわりに

航路変遷の要因分析により、航路が、戦争や無人島化という時代に翻弄された側面と、航路の利便性や質の向上が図られてきた側面をもつことが明らかになった。特に後者について、物流の発展による島民の生活環境の向上、鹿児島本土や奄美への移動の利便性の向上が求められてきたと分かった。

地域変化の分析では、航路変遷による利便性の向上・物流の発達が人口増加をもたらした、自給的指向からサービス・教育への指向へ変化したことが明らかになった。

【参考文献】

太田 慧(2014): 東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷と運輸船舶の多様化. 観光科学研究, 7, 37-44.

田中健作(2010): 政策転換期における離島航路維持展開—瀬戸内海を中心とした不採算航路を事例として—. 経済地理学年報, 56, 1-15.

過疎地域における高齢者のコミュニティバスの利用実態に関する研究

—群馬県下仁田町を事例に—

P04

吉田 真（筑波大・院）

キーワード：コミュニティバス・非利用者・高齢者・自家用車

I. はじめに

近年、過疎地域におけるコミュニティバスの維持の困難さが問題になっている。コミュニティバスはその存在の公益性から採算性のみが重視されることはないが、財政的に厳しさを増す自治体は増加しており、今後バスの縮小や廃止を検討するような場合も想定できる(加藤・松本, 2011)。一方で、過疎地域では高齢化が深刻化している。自治体がバス利用者(以下、利用者)の増加を図るには新たな利用者を確保する必要がある、そのためにはバス非利用者(以下、非利用者)の分析が重要である。既存の研究では非利用者に対する広報の必要性が指摘されているが、非利用者の実態について言及した研究は少ない。

本研究では群馬県下仁田町を事例として、現行のコミュニティバスのサービス展開について、高齢者の利用実態を分析することによって、自治体と高齢者の両者間における想定やニーズの差異を明らかにすることを目的とする。この目的を達成するため、まず下仁田町役場地域創生課にバスのサービス展開に関する聞き取りを行った。次に、下仁田町西牧地区の564世帯に全戸配布した独自のアンケート票のうち、60歳以上の高齢者である169世帯189人を対象に利用実態に関する分析を行った。また、西牧地区を拠点に活動する高齢者により構成された団体である下仁田グラウンドゴルフ協会西牧支部の会員及び家族11名に聞き取り調査を行った。

II. しもにたバスによるサービス展開

群馬県下仁田町では従来からの上信バスの撤退に伴う住民の足の確保を目的として1982年4月より「しもにたバス」の運行を開始した。2012年4月には「スクールバス」を含めた大幅な運行改正の実施、同10月には「集楽バス」といったデマンドバスの試行といった効率的で利便性の高い交通体系を模索している。現在下仁田町が想定する利用者は居住する地域住民であり、運転免許を返納した人の利用も見込んでいる。

III. バスの利用実態

高齢者のうち、利用者を含む世帯は45世帯48人であった。現在の利用形態としては①運転免許の非取得②運転免許の返納③自家用車との併用④その他であった。具体的には③は自身の手術や飲酒などが原因となり一時的に自家用車の運転ができなくなることで、④は現在運転可能な自家用車の非所持などが挙げられる。

非利用者の方の世帯は118世帯141人であった。現在の非利用形態としては①自家用車の所持②外出機会の少なさ③身体の不自由④その他であった。①については今後の利用を検討している人と検討していない人があり、特に後者は80歳以上でわずかであった。また、今後の運転の意向について積極的に継続の意思を示す人が85歳以上で少なくなっている。以上のことから、自治体の対策としては現在の利用形態のうち、運転免許の返納や自家用車との併用による利用を伸ばすことも考えられる。一方、自家用車が移動手段というだけでなく、農作物の荷車としての役割を担っていることから、運転免許の返納が難しいという農家の男性もいた。

IV. 結論

自治体では住民や運転免許の返納した人のバス利用促進を想定したが、一部の人のためには自家用車が仕事と結びついていることもあり、返納が難しいということが本研究で明らかになった。一方、自治体が現在の利用実績を根拠にしてバスの縮小や廃止に踏み出すことも考えられる。しかし、今後数年で第一次ベビーブーマー世代が後期高齢者になることからそれは適切ではない。より中長期的な視点をもった、然るべきときに備えたサービス展開が必要である。具体的には現時点で改善ニーズが高い事項の検討、特に、最寄り停留所への距離の遠さが大きな制約となるような人の存在が明らかになったことから、その点を考慮した交通体系の検討が求められる。

しまなみ海道開通による観光業の変遷

—愛媛県大三島を事例として—

P05

岡田 浩平（筑波大・院）

キーワード：しまなみ海道・大山祇神社・大三島をつくろうプロジェクト・サイクリング・移住・観光

研究背景・目的・調査対象地域

2006年4月、本州四国連絡橋の1つであるしまなみ海道（西瀬戸自動車道）が全線で開通し、本州と四国をつなぐ3本目のルートが完成した。以下、本研究ではしまなみ海道と呼ぶ。しまなみ海道最大の特徴は、日本で初めて自動車だけでなく歩行者や自転車も渡れる海峡として開通したことである。島民の日常生活はもちろん、観光客の足にも大きな変化を与えた。しかし、しまなみ海道が開通したことで交通の利便性の向上や経済効果が見込まれる一方で、沿線の島では開通以来、人口減少や流出による過疎地域の増加が加速しているという新たな問題も発生している。

本研究では、この開通によって観光業を中心に沿線の島ではどのように変化が生じてきたのか、また、現状の課題に対する今後の対策とその展望を、愛媛県の大三島を事例として明らかにすることを目的とする。

大三島は愛媛県の島の中で面積が最大の島であり、島の西部には1400年以上の歴史を持ち、観光スポットとしても名高い大山祇神社が鎮座している。

しまなみ海道開通による大三島の変化

大三島へ来島する際の交通手段は、しまなみ海道の開通によって船舶からしまなみ海道を利用するルートへ移行した。さらに、大三島の玄関口は、西部に位置する港（宮浦港）から東部に位置するしまなみ海道のインターチェンジへと移行した。宮浦港は大山祇神社と参道で通じており、しまなみ海道開通までは島の玄関口として栄えたが、開通後は寄港する船舶数が減少し、現在は定期船も全て廃止されている。

土地利用においては、かつての玄関口だった大三島西部

では空家や空店舗が増加し、現在では地元住民や観光客の流れがほとんど見られなくなった。

観光業については、しまなみ海道がサイクリングを楽しむ場所として親しまれるようになったことから、サイクリング事業を観光の柱として積極的に推進するようになった。レンタサイクルの利用台数も増加傾向にある。自動車で訪れる観光客は、特に中国地方の広島県・岡山県からの来訪者が多いという結果になった。また、移動時間の短縮により滞在時間も短くなり、宿泊型の観光から日帰りの観光が一般的となった。

今後の大三島の観光業活性化への展望

今後の大三島の観光業活性化へ向けては、観光業の充実と、大三島への移住を促進させて人通りを回復させることが必要である。観光業の充実では、増加するサイクリストのために自転車用のサイクルスタンドの新たな設置を行うほか、サイクルトレインの増発など、大三島に呼び込むための取り組みが求められる。

大三島の活性化を目的に実施されている「大三島をつくろうプロジェクト」は、観光客の新たな目的地となることが期待されるだけでなく、新たな雇用口として産業の活性化につながることや過疎化対策にもつながると考えられる。

移住促進については、大三島の空家を有効利用し、NPO団体が中心となって定住者の確保を目指している。大三島では移住に関して積極的に受け入れる姿勢がとられているので、今後はこれらと並行して多様化する観光客への対応も求められる。

Itinerary patterns of Chinese group package tourist flows in Japan

ZENG Bindan (University of Tsukuba)

P06

Keywords : Itinerary pattern, Tourist flow, Chinese, Japan

1 Introduction

Spatial pattern of tourist flows is one of the major aspects of tourism geography. Understanding how tourists move has important implications for infrastructure development, product development and destination planning. Considering the importance of Chinese market for Japan and the implications for understanding tourist flow, this study focus on itinerary patterns of Chinese tourist flows.

2 Data and Methodology

The data was collected from a leading online travel company in China: TONGCHEN, which is also an online platform for all travel services in China to sale their tourism products. 430 itineraries bought by 29033 tourists in 2016 were collected. Tourists were mainly from East China (64.58%), where is the most developed region in China. Majority of tourists (73.09%) stayed for 6 days 5 nights and visited surrounding attractions. Most tourists (70.13%) choose a trip with 4-5 destinations, and the average number of destinations visited by tourists per trip is 5.74. Based on descriptive statistics of data and distinguish process, different patterns are identified and their characteristics are found.

3 Itinerary patterns and distribution

Generally, Itinerary patterns of Chinese tourist flows can be divided into single destination pattern and multiple destination patterns which include round trip, base camp, regional loop, trip chain and complex pattern. Among 430 itineraries, 6 are single destination pattern, 20 are round trip pattern, 3 are base camp pattern, 97 are regional loop pattern, 202 are trip chain pattern and 102 are complex pattern. In terms of number of tourists, the majority of tourists (47.99%) took the trip chain pattern, and then the complex pattern (29.96%) and regional loop pattern (18.91%). Minority selected other three patterns.

Single destination pattern is the simplest spatial pattern. Tourists visit only one destination and return home. In Japan, Tokyo, Osaka and Fujisan (Mt. Fuji) are found as the single destination places for Chinese tourists. Round trip pattern means

that tourist takes a single destination as the main focus of the trip from which visit other destinations and back to this place using the same route. It mainly distributed in Kanto and Chubu region. Base camp pattern refers to that tourist travels to a primary destination and use it as a 'base camp' from which to visit other destinations within an area. Tokyo is usually used as a base camp for Chinese tourists. Region loop pattern means that tourist travels to a primary destination and from there start a circuitous route visiting other destinations. Region loop pattern is widely found in various regions. Trip chaining pattern means that tourist travels through several destinations without any repetition and return home. It can be found in Kanto, Chubu and Kinki region. Complex pattern can be seen as a combination of some or all patterns mentioned above. That is most suitable to describe the complexity of tourist movement patterns.

As for the distribution of destinations, they are mainly located in Chubu Region (33.33%), then Hokkaido Region (22.55%) and Kyushu Region (15.69%) characterized by an extensive dispersion. From the point of view of visited rates, the most visited destinations (such as Tokyo, Fujisan, and Osaka) are mainly concentrated in central Japan (Kanto, Chubu and Kinki region), showing the characteristic of localized concentration.

4 Conclusions

Itinerary patterns of Chinese tourist flows can be divided into six types: single destination, round trip, base camp, regional loop, trip chain and complex pattern.

The distribution of destinations shows a characteristic of extensive dispersion with localized concentration while most visited destinations are concentrated in central Japan.

References

- Lew A., Hall C., Williams A. (2004). *A Companion of Tourism*. Oxford: Blackwell. 36 -43.
- Lau G., Mckercher B. (2007). Understanding tourist movement patterns in a destination: A GIS approach. *Tourism and Hospitality Research* 7(1):39-49.

外国人定住化時代におけるイスラーム系宗教施設の役割とその拡大

ー東京都豊島区「マスジド大塚」を事例としてー

P07

川添 航（筑波大・院）

キーワード：イスラーム・マスジド・宗教空間・外国人定住化・東京大都市圏

I. はじめに

バブル景気期における外国人労働者の流入によって、日本のムスリム人口は大きく増加した。特に東京都を中心とした関東大都市圏においては、バブル崩壊や2008年以降の世界金融危機、2011年の東日本大震災の影響を受けつつも、ムスリムは増加を続けている。日本のムスリム社会に注目した研究は、工藤（2008）や店田（2015）など主に文化人類学や社会学の分野で盛んに行われている一方で、日常生活の空間性に注目した研究も必要であると考えられる。

II. 研究目的と方法

本研究においては、ムスリムが多く居住する東京大都市圏を対象とし、ムスリムの日常生活とマスジドとの関わりについて明らかにすることを目的とした。研究方法として、まず日本のムスリム社会の発展について、ムスリムにとって日本と似た性格を持つヨーロッパ地域の事例と比較・検討を行った。また、ムスリムの信仰の中心となる施設であるマスジドと日常生活との関係について明らかにするため、東京都豊島区に位置する「マスジド大塚」を対象として、マスジド運営を行う宗教法人「日本イスラーム文化センター（Japan Islamic Trust：以下 JIT）」及びマスジドに通う男性ムスリムを対象とした聞き取り調査を行った。

III. 日欧におけるムスリム社会の発展

ヨーロッパにおいては、1950年代以降の経済成長に伴う労働力としてマグレブ、南アジア、トルコなどの地域からムスリムが流入したことでムスリム社会が大きく拡大したが、石油危機の影響により一転して停滞に向かった。同様に、日本においてもバブル崩壊以降の入国管理政策の変更によりムスリムの流入が抑えられるなど、日欧におけるムスリム流入は常にホスト社会の経済状況に影響されてきた。このような状況の中で、ホスト社会において長期定住化・

永住を指向するムスリムも登場し、信仰の拠点として自主的にマスジドが整備されてきたことが明らかとなった。

IV. 日本におけるムスリムの日常生活とマスジド

JIT への聞き取り調査の結果、日本で出生した2世のムスリムを対象として行う宗教教育や、各地域に点在するムスリムを対象とした食事会、冠婚葬祭に関わる活動など、近年20年間におけるムスリム社会の変容に対応しマスジド大塚では様々な活動が展開されてきたことが明らかとなった。また、マスジドに通うムスリムへの聞き取り調査によって、彼らの日常生活においては就労の比重が高く、多くのムスリムが職場で礼拝を行なっていること、休日におけるマスジドでの礼拝活動が重視されており、広範な地域に居住するムスリムが礼拝以外にもマスジドに対し多様な役割を付与していることが明らかとなった。

V. まとめ

日本におけるムスリム社会の発展は、ヨーロッパと同様にホスト社会から強い影響を受けており、マスジドは設立以降ムスリムの社会関係構築やアイデンティティの維持といった機能を備えてきたことが明らかとなった。現在でも、ムスリム社会の多層化・多世代化に対応しマスジドには様々な役割が付与され、日本において信仰の維持を模索するムスリムたちの精神的な支えとなっている。

【参考文献】

- 工藤正子（2008）.『越境の人類学ー在日パキスタン人ムスリム移民の妻たち』東京大学出版会.
- 店田廣文（2015）.『日本のモスクー滞日ムスリムの社会的活動』山川出版社.

クルド人女性の日常行動とホスト社会 —埼玉県川口市のクルド社会を事例として—

P08

加藤 ゆかり(筑波大・院)

キーワード；難民認定申請者・日常生活・ホスト社会・女性・川口市

1 はじめに

現在日本には、約 1,500～2,000 人のクルド人が暮らす。その大半が「難民認定申請者」であり、国内において身分不確定である。そのため、就労をはじめとして日常生活を送る上で様々な制限を受けている。その一方で、本発表で事例とした埼玉県川口市では、1990 年代初頭にクルド人男性が流入したことを契機としてクルド人（統計上は「トルコ人」に含まれる）が増加し続けている。特に近年では女性や子どもの増加が著しい。発表者は本事象に着目し、クルド人女性とホスト社会である埼玉県川口市地域社会との関係性を検討することとした。

2 研究目的

埼玉県川口市に集住する難民認定申請者であるクルド人女性が、日常生活においてホスト社会とどのような関係性を築いているのかについて、彼女たちの日常生活とホスト社会の活動、および両者の関係性をミクロレベルで可視化させることによって明らかにする。

3 研究方法

初めに、川口市におけるクルド人女性の増加要因を知るため、行政資料や統計を用いてクルド人コミュニティ全体の概要を明らかにした。次に、クルド人女性の生活行動や、ホスト社会との繋がりを把握するために、家事や買い物、クルド人女性同士の日常的な会合（雑談を含む）を分析した。また、行政からの支援の状況や、日本人ホスト社会との関係についても、主として聞き取り調査により考察をした。そして、クルド人女性とホスト社会の関係性を明らかにするために、地域の日本人を含む地元コミュニティに着目し、彼女たちを支える「見えない日本人社会」の存在とその働きを分析した。

4 調査結果と考察

(1) 川口市内におけるエスニックビジネスの様相はごく少数であり、就業を通じたホスト社会への同化は行われていない。これに対して、母国アイデンティティの保持を目的とした組織の設立や祭事の開催を通じ、民族内では結束力を向上させていた。その一方で、ホスト社会の行事にも参加し、積極的に地域社会に溶け込もうとする様子も行政紙等から確認することができた。

(2) 川口市で暮らすクルド人女性の大半は、先住する男性の後から「妻」として流入する「追随型」であり、日常生活は男性と分離していた。

(3) クルド人女性は、男性の「妻」としての認識と母国アイデンティティを強く保持しているため、家事を中心に家の中で生活していた。そのため女性の生活空間は狭い範囲で完結し、外出頻度も少ないために、日常生活においてクルド人女性の姿がホスト社会に可視化される機会は少なかった。

(4) 地域商業施設や市内在住の日本人が、クルド人女性とホスト社会との結節点の役割を果たしていた。この日本人は、クルド人女性に向けて語学学校の自主的な開催やクルド人女性からの個別相談に応じている。商業施設を頻繁に利用し、日本人支援者の活動へ積極的に参加をするクルド人女性は、日本人から得た生活に関する情報を、SNS を通じてクルド人女性コミュニティ全体の中で共有させていた。つまり、こうした日本人がキーパーソンとなり、クルド人女性コミュニティ内の連携強化に貢献していた。

5 おわりに

川口市に住むクルド人女性は、在留資格が「難民認定申請者」であるため、行政が表立って生活支援をすることができない背景が存在する。そのため彼女たちは祭事や地域行事などへの参加がみられる一方、日常生活においては狭い範囲で生活していた。しかし、日本人のキーパーソンが結節点となることで、ホスト社会との関わりが生まれていた。

近代期の福島県における海外移民送出の特性

－移民を送り出した人々の経歴に着目して－

P09

鈴木 修斗（筑波大・院）

キーワード：自由民権運動・海外移民・続柄・福島県・近代

1. はじめに

近代日本ではグローバルな人の移動が活発化し、日本各地から海外をめざして移民が行われた。背景には近世以来の出稼ぎの前例や土地制度の崩壊など、歴史的慣習や社会制度との関連が指摘されてきた。多くの移民は西日本の諸県から送出されていたが、東日本で最も多くの海外移民を送出したのが福島県で、全国では第7位の海外移民数を誇った（石川, 1997）。従来の研究では、移民の要因として、農村の窮乏や災害との関連（吉田, 1994; 坂口, 2012）が指摘されてきたが、福島県からなぜ多くの人々が海外をめざしたのか、十分解明されているとはいえない。人々の行動の背因を探るためには、その経歴に着目することが有効だと考えられる。そこで本研究では、福島県から出た海外移民、ならびに海外移民を斡旋した人々の経歴に着目して、その理由を明らかにすることを目的とする。

2. 福島県における移民会社の設置とその動向

福島県では1898（明治31）年に熊本県の移民会社が出張所を設置したことで海外移民の送出がはじまった。背景には、遊学目的で北米へ渡航した福島県出身の士族が、現地で自由民権思想をもつ日本人政治家たちと交流をもち、移民事業を着想した。初期の移民送出においては、先んじて海外移民を送出していた熊本県や広島県に本社を置く移民会社の業務代理人も活動していた。1902（明治35）年頃になると、京浜地方に本社を置く移民会社が相次いで福島県に進出した。福島県出身の政治家や戸長、商人などが業務代理人として採用されたが、彼らは過去に自由民権運動へ参画、あるいは関係していた人物であった。つまり、福島県における海外移民の開始にあたっては、自由民権運動に携わった人々の活躍がみられた。

3. 安達郡石井村における海外移民の送出過程

村落レベルの動向を検討すると、県内でも有数の海外移民を出した^{あだち}安達郡石井村のX区域では、1910（明治43）年からフィリピンへ移民がはじまった。初期の移民は自由民権運動に関わった家から出る事例がみられた。移民自身の続柄をみると、

そうした家の養子あるいは婿養子、そして長男が多かった。養子・婿養子は一時的に帰国するも再渡航する例がみられたが、長男は数年で帰国し村に居住する例が多かった。また、養子・婿養子は後続移民の「お世話」をした者が多かった。つまり、石井村では自由民権運動に関わった家から移民が始まり、後続移民の勧誘には、そうした家の養子あるいは婿養子とされる人物の活躍があった。

4. おわりに

福島県では自由民権運動を背景として海外移民の送出がはじまった。村落レベルでは自由民権運動に関わった家から移民が送出され、養子・婿養子の続柄にある移民が後続移民を勧誘した。すなわち、海外移民の送出には時代的・地域的に共有された行動思念が関係していた。一方で、移民自身の続柄に応じた「イエ」の存続戦略が図られたことが窺えた。この2点が、福島県における海外移民の拡大につながったと推察される。

今後、近代日本における海外移民現象を検討する際には、イエの相続形態の差異を注視したうえで、自由民権運動の影響を念頭におく必要がある。

【参考文献】

- 石川友紀（1997）『日本移民の地理学的研究』榕樹社。
吉田恵子（1992）「東日本における明治期出移民の実態－明治31年～明治45年の福島県出移民旅券データから」移住研究29, 74-88。
坂口満宏（2012）「出移民研究の課題と方法－1930年代の福島県を中心に」京都女子大学大学院文学研究科研究紀要 史学篇11, 1-26。

日本人ロングステイヤーの集住要因と適応戦略

—タイ・チェンマイ県およびマレーシア・ペナン州を事例として—

P10

篠原 弘樹* (筑波大・院) ・菅原 考史 (筑波大・院)

キーワード：国際引退移動・第二都市・すみわけ・コミュニティ

1. はじめに

ロングステイとは、「生活の源泉を日本に置きながら海外の1ヶ所に比較的長く滞在し(2週間以上)、その国の文化や生活に触れ、国際親善に寄与する海外滞在型余暇」と説明される(ロングステイ財団定義)。中でも退職後の第二の人生を、年金や医療・介護といった将来不安が増大する日本ではなく、質の高い生活や新たな生きがいの創出が可能な海外で過ごす、「国際引退移動」に関心が寄せられている。ロングステイが本格化した1990年代は、希望滞在先として、ハワイやカナダ、オーストラリアなどの英語圏の先進国が主流であったが、2000年代後半からは東南アジア諸国への人気が高まった。その背景として山下(2007)は、物価の安さや温暖な気候、日本からの近接性、退職者ビザの発給などを挙げた。しかし、地域の魅力や生活インフラの整備といった空間的な要素と、生活戦略において重要なコミュニティの形成・役割も重要な要素であり、これらの要素に関する空間的・社会的両側面からの分析は十分に行われていない。したがって本研究では、ロングステイ先として人気の高いタイ・チェンマイ県とマレーシア・ペナン州を対象地域に選定し、その集住要因と適応戦略の解明を目的とする。

2. 日本人ロングステイヤーの集住要因

日本人ロングステイヤーは滞在先の選択理由として、物価の安さと温暖な気候を特に重視している。両国の中でも、チェンマイ県とペナン州が選択される要因には、豊富な自然と生活の利便性という村落と都市の利点を兼ね備えた、第二都市としての地域の魅力が挙げられる。さらに日系企業の進出に伴う、総領事館などの生活関連施設やコミュニティといった生活インフラの充実、ロングステイヤーが参入しやすい環境を作りあげた。以上のような地域的特性が日本人の集住要因であることが明らかとなった。

一方で、チェンマイ県内・ペナン州内のスケールにおいて居住の傾向を分析すると、エンクレイブ(集住地区)といったホスト社会に対する明確なすみわけはみられない。これには、ロングステイが帰国を前提とした長期滞在という特殊な移動形態であることが理由に挙げられる。しかし、現地の日本人集団を構成してい

る駐在員とロングステイヤーの間では、社会属性や経済状況に応じたすみわけがみられる。駐在員は企業による仲介や住宅手当を受けて、比較的高価なコンドミニアムに居住するが、ロングステイヤーは自身で検索したより安価な居住施設に滞在する傾向がある。

3. 日本人ロングステイヤーの適応戦略

すみわけに応じたコミュニティ形成は、ロングステイヤーの重要な生存戦略のひとつである。日本人に関連する団体としては、日本人会や支援団体が存在するが、日本人会は構成員の大部分が駐在員であるため、ロングステイヤーの参加は少ない。一方で、支援団体はロングステイヤーが海外生活を行う上で必須の存在であり、例えばペナン州では、ビザに関する相談対応や通訳のサービスといったサポートを行うと同時に料理会などのイベントを通じた交流の場を提供する団体がある。さらにチェンマイ県では、このような一般的な支援を行う団体に加えて、現地配偶者を持つ定住者の会や独身高齢者のサポートを行う福祉の会が存在し、多様化する日本人の特殊なニーズに対応した相互扶助機能がみられる。

4. おわりに

日本人ロングステイヤーの集住要因には、第二都市としてのバランスの良さがあり、すみわけは社会属性や経済状況に規定されることが明らかとなった。適応戦略については、空間的な集住地区の形成と比較すると、社会的なコミュニティの形成およびその相互扶助機能がより重要であることが解明された。本研究は、同じく第二都市でありロングステイヤーの集住がみられるインドネシア・バリ島やフィリピン・セブ島の検討を今後行う際にも応用しうが、地理学的な空間分析に加えて、社会学的知見からのアプローチも不可欠であるといえる。

参考

一般財団法人 ロングステイ財団 <http://www.longstay.or.jp/>

山下晋司(2007):ロングステイ,あるいは暮らすように旅すること. アジア遊学, 104, 108-116.

近接地域における漁業管理システムの比較研究

P11

—志摩地方を事例に—

橋爪 孝介（筑波大・院）

キーワード：近接地域・漁業管理・イセエビ・志摩市

1. はじめに

排他的経済水域の設定による遠洋漁業の縮小等を背景として、日本では生産量・生産金額ともに沿岸漁業の重要性が高まっている。沿岸漁業は近世に確立された「沿岸漁場は沿岸漁民のもの」という慣行を基盤として現代まで形態を変えながら存続しており、現在は「漁業資源を守りながら獲る」という漁業管理の概念が漁業者の間で意識されている。

学術的な対象としても 1970 年代以降、日本各地でさまざまな魚種・漁法を事例として漁業管理システムの解明が進められてきた。しかしながら、それぞれの研究者がそれぞれの視点から研究を行ってきたため、各研究で解明されてきた事例が日本国内における漁業管理のどこに位置付けられるのか、またどの程度代表性を有するのか、といった点は不明瞭であった。地理学においては、あま漁業や刺網漁において複数の研究者による事例が蓄積されつつあるが、1970 年代から 1980 年代の研究で報告された漁業管理システムが現在も継続しているかは保証の限りではない。なお、崎田（2015）は漁協が広域合併しても漁場管理は旧漁協の枠組みが存置されることを和歌山東漁協の事例から解明しているが、全国的にそうであるかは未だ検討の余地がある。

そこで本研究では、全国的な漁業管理システムの解明の前段階として、地域特性が共通している近接地域において、漁業管理システムにどの程度の差異が現出するのかを明らかにすることを目的とした。事例地域として志摩地方を選定し、この地方で盛んなイセエビ刺網漁の漁業管理システムについて和具・波切・浜島の 3 地域の比較を行った。

2. 研究対象地域の概要

志摩地方の沿岸漁業は釣漁や刺網漁などが展開される外洋における漁業と、主に真珠やアオサの養殖業が展開される内湾での漁業にまず大別される。事例地域は外洋と内湾の双方に面しているが、どちらかでのみ着業する漁業者が

多い。漁業者は幼少期からの知り合いである場合がほとんどであり、伝統的に漁業者間の対等関係が維持されている。

3. 漁業管理システムの比較

3 地域はいずれも漁業者によるイセエビの自主管理組織を有し、毎年漁業者同士で話し合っ漁業管理の細部の修正を行っている。県の漁業調整規則よりも厳しい漁獲サイズ規制を行い、規制値未満のイセエビを放流する点は、手続上の差異はあるものの共通している。一方で、漁場利用をめぐるのは、浜島と波切では海域に付番し抽選で操業箇所が決まるのに対し、和具では共同操業期間だけでなく、自由操業期間がある。差異を創出する主たる規定要因は人文環境というより、操業に適した漁場面積であるといえる。

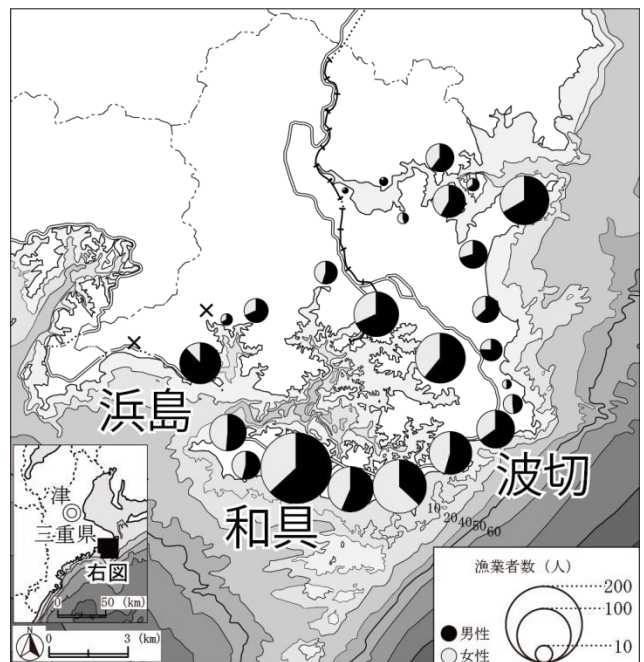


図1 志摩地方の漁業地区別漁業者数（2013 年）

（「漁業センサス」により作成）

文 献

崎田誠志郎（2015）：広域漁協下における漁場管理の構造と変容—和歌山東漁協を事例として—。人文地理，67，283-305。

[illegible]

地理空間学会第10回大会発表要旨集
〔地理空間学会ニューズレター第29号〕

2017年7月1日発行

印刷・発行

地理空間学会
