

東海大学紀要

観光学部

2020 第11号

【調査報告】

航空機と鉄道の乗り継ぎ時の移動に関する実態把握～バリアフリーな移動を目指して～ …… 橋本佳典 1

【研修報告】

アメリカの歴史と文化、ディズニーリゾートをめぐる観光社会学的考察
——2019年度アメリカ研修報告—— …… 小澤考人 17

地域アイデンティティの形成——「観光文化研修」参加後の主体的活動について …… 服部 泰 33

「シンガポール MICE とクルーズ」観光学研修報告——クルーズマーケットとシンガポールにおける IR 導入
…………… 神保裕昭 41

【実習報告】

レジャー・レクリエーション実習（夏季）
——西表島をフィールドに自然資源を活かした観光を考える …… 遠藤晃弘 53

JOURNAL OF THE SCHOOL OF TOURISM TOKAI UNIVERSITY

No.11 2020

【Reports】

A Research on Barrier-Free Transportation System: Connecting between Airport and Railways	Yoshinori HASHIMOTO	1
A Report on the Educational Tour to the East Coast of the United States in 2019	Takato OZAWA	17
Recognizing Local Identity: Students' Independent Activities after Study Tour	Toru HATTORI	33
Report on MICE and Cruise Study Tour in Singapore	Hiroaki JIMBO	41
Field Trip Report on "Leisure Recreation Practicum (Summer) in Iriomote Island" in September, 2019	Akihiro ENDO	53

調査報告

航空機と鉄道の乗り継ぎ時の移動に関する実態把握

～バリアフリーな移動を目指して～

橋本 佳典*

A Research on Barrier-Free Transportation System Connecting between Airport and Railways

Yoshinori HASHIMOTO

要旨

世界の多くの空港には鉄道が乗り入れているが、空港における航空機と鉄道との乗り継ぎの際に、荷物を運びながら長い距離を歩きエスカレーターで上下階へ移動する。利用者の多い大規模空港やハブ空港¹⁾ではターミナルが広大かつ複数に分かれている場合もあり、鉄道駅との移動に時間を要する。そこで、主だった空港を取り上げ乗り継ぎ動線の実態を調べることで、多様な利用者にとってストレスが少なくバリアフリー²⁾な乗り継ぎとなっているのか、できるだけ短い距離の移動や少ない上下移動で乗り継ぎができてきているのかを把握する。その上で、理想的な乗り継ぎ動線の空港に焦点を当て、将来空港ターミナル新設や増設時のユニバーサルデザイン³⁾に示唆を与えることが今調査報告の狙いである。

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

1.1.1 空港へのアクセス

国土交通省航空局は、国内線航空旅客の流動特性を把握することを目的として、調査日（隔年の10月、平日・休日各1日）に国内線を利用する全旅客を対象に航空旅客動態調査を実施している。2017年度平日における主要空港利用者の空港へのアクセス手段⁴⁾は次の通りとなっている。新千歳空港（ $n=26,554$ ）では、鉄道43.9%、バス21.4%、成田空港（ $n=8,527$ ）では、鉄道37.9%、バス24.6%、羽田空港（ $n=86,419$ ）では鉄道（モノレールを含む）55.1%、バス26.6%、中部空港（ $n=9,602$ ）では、鉄道44.6%、バス13.3%、伊丹空港（ $n=22,035$ ）では、鉄道25.8%、

* 東海大学観光学部観光学科

投稿日 2020年12月11日 受理日 2021年1月12日

バス 46.9%、関西空港 (n=7,299) では、鉄道 45.5%、バス 28.0%、福岡空港 (n=25,002) では、鉄道 59.7%、バス 9.7%、那覇空港 (n=21,105) では、鉄道 17.3%、バス 12.0% (レンタカー35.2%) となっており、伊丹空港と那覇空港を除き鉄道が最も利用されている。日本の空港全体 (n=299,227) では、鉄道 33.7%、バス 25.0%、自家用車 22.7%となっており、空港利用者のアクセス手段は鉄道が最も多くなっている⁵⁾。

1.1.2 空港での鉄道と航空機の乗り継ぎ

では空港で航空機と鉄道との乗り換えはスムーズにできているのであろうか。綾城ら(2006)によると、空港アクセスの選択理由と非選択理由について質問紙調査を行い、空港アクセス手段として鉄道利用が多いが、バスや自家用車などの自動車利用者は 50%近くいて、着席の保証、乗換の回数や手間、荷物の運搬などの理由から鉄道を利用していない、とある⁶⁾。

鉄道非選択の理由には、空港ターミナルと鉄道駅との行き来も影響しているのではないだろうか。バス・タクシーは空港到着ロビー出口の近辺、もしくは出発ロビー入口の近辺から乗降するので、ターミナルビルの地下やビルに隣接して設置された駅からの移動より水平移動が短く、垂直(上下)移動も少ない。

しかしながら鉄道乗り継ぎがスムーズな空港も存在する。香港国際空港に到着した旅客はムービングウォークを乗り換えながらターミナルコンコースを移動し、パスポートコントロール、手荷物引き取り、税関ブースを通過して到着ロビーへと進む。香港中心地に行く場合は到着ロビーの先に空港快速列車のプラットフォームがあり、乗車する。飛行機を降りて列車に乗るまでの一連の移動でエスカレーターやエレベーターでの垂直移動がなく、水平移動だけで列車に乗り継げる。そして、空港駅には改札口がなく切符を購入すればそのまま列車に乗車できる。このように香港空港では鉄道乗り継ぎがバリアフリーとなっている。

日本の羽田空港や成田空港のような大規模空港では、航空機と鉄道の乗り継ぎは長い距離を水平移動するだけでなく、エスカレーターやエレベーターを使って、垂直の移動が伴っている。そこで本稿では空港における航空機と鉄道との乗り継ぎ動線や手間に絞って調べ、香港と同様の仕組みは日本の空港にはないのか、バリアフリーな空港はないのか、他の大規模空港(ハブ空港)はどのようになっているのかについて、実態の把握を行い、検証を加えていく。

1.1.3 公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン⁷⁾

日本では 2000 年に交通バリアフリー法、2006 年に新たにバリアフリー法が施行された。この法律は高齢者や全ての障害者を対象に、①公共交通機関(旅客施設・車両等)、道路等を新設する場合においては、一定のバリアフリー化基準(移動等円滑化基準)に適合させなければならないこと、②旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進すること等を内容としたものであり、同法に基づいて、公共交通事業者等が旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に義務として遵守すべき基準である移動等円滑化基準等が定められている。

移動等円滑化整備ガイドラインであるバリアフリー整備ガイドライン旅客施設編及び同車両等編は、幾度かの見直しを経て今日に至っている。移動等円滑化基準は、義務基準として遵守しなければならない内容を示したものであるが、整備ガイドラインは、公共交通事業者等に対して整備のあり方を具体的に示した目安である。そこでは、旅客施設等の新設、新造、大規模な改良の機会をとらえて、全ての人が利用しやすい公共交通機関の実現に向け、整備ガイドラインの活用を求めている。具体的には、航空旅客ターミナル施設については、保安検査場の通路、搭乗橋、搭乗改札口の移動円滑化を求めている。

ガイドラインにおける経路・施設配置・情報提供の具体的な考え方は、自立的な移動環境の確保が基本であり、旅客施設、車両等において、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保する。また、他の交通機関等との結節点も移動円滑化することが望ましい、とある。

バリアフリー化された旅客施設のイメージ（鉄道駅）が紹介されており、移動動線がとて短い、移動動線上にエレベーター・トイレ・乗車券等販売所・待合所・案内所などが並んでいる、改札口からエレベーター・エスカレーター・階段までの距離がほぼ等距離でそれらを任意に選択できる、駅出入口・改札口・ホーム間の垂直移動が上り線・下り線とも一度ですむ、等が参考として紹介されている。駅のイメージは示されているが、空港内の移動動線については特に紹介されていない。

1.2 先行研究

1.2.1 国際拠点空港への鉄道アクセスの利便性

毛海（2015）は、近年の空港アクセスに関する海外の調査報告書等を参考に、今後の航空旅客を対象とした鉄道アクセスの利便性を考察している⁸⁾。成田空港アクセス調査では、乗換の少なさをアクセス手段の選択理由として回答した人の約35%が空港リムジンバスを選択している。多くの路線を跨ぐ鉄道利用の場合、旅客の乗り換えの負担を考えると、空港リムジンバスに対抗するためには、相当の運賃低減とシームレスでフラットな移動、相互直通運転等の工夫が一層求められる、とある。

1.2.2 航空サービスと鉄道サービス間の連携や統合のメリット

後藤（2016）は、航空サービスと鉄道サービス間の連携および統合に関する研究において、航空サービスと高速鉄道との連携や統合は、航空会社、空港、および鉄道会社それぞれにメリットがあり、混雑空港での連携や統合の効果が高いことを明らかにした⁹⁾。日本では航空サービスと鉄道サービス間の自発的な連携や統合の土壌となる鉄道事業の着実な整備はされているが、成田、関西、羽田、伊丹および福岡といった混雑空港をインターモーダル¹⁰⁾な空港に十分整備できていない点が、諸外国と比較して日本での航空サービスと鉄道サービス間の自発的な連携や統合が進まない大きな原因である可能性を指摘している。

同じく後藤（2019）は、航空サービスと高速鉄道サービスという都市間での異種交通手段の効率的利用を達成することを目的としてドイツの事例を紹介している¹¹⁾。ドイツでは統合水準が最も低いレベルのサービスは Rail & fly と呼ばれ、ドイツ国鉄（以下 DB）と各国航空会社の

提携に基づく DB が提供しているサービスで、ドイツ国外からフランクフルト空港でドイツ国内各都市へ乗り継ぐ (5,600 駅以上) 場合に、航空券と一緒に追加料金なしで DB の乗車券を購入できるサービスである。日本から全日本空輸 (ANA) や日本航空 (JAL) でフランクフルト空港を経由して鉄道へ乗り継ぐ際も利用できる。しかしながら、このサービスは日本国内では実施されていない。統合水準の最も高いサービスは AIRail サービスである (後述)。

これらの研究は空港への鉄道アクセスについての研究であるが、空港における鉄道下車から航空機搭乗までの移動、航空機到着後降機から鉄道乗車までの移動に焦点を当てた調査は見当たらなかった。

2. 鉄道の空港乗り入れ

2.1. 日本

2.1.1 千歳空港

日本における航空と鉄道の連携の始まりは 1980 年の国鉄千歳線千歳空港駅 (現在の JR 北海道 南千歳駅) の開業である。それまでは鉄道が航空をライバル視し、空港に鉄道駅は存在しなかった。しかし、1970 年代半ばごろから航空の大量高速輸送が始まり、在来線では太刀打ちできない状況となっていた。もともと千歳線は千歳空港の近くを通過していたが、最寄り駅は千歳駅で空港から車で 10 分の距離にある。それが国鉄千歳空港駅開設により千歳空港ターミナルビルと連絡橋で結ばれた。連絡橋は 250 メートルほどあり、動く歩道や暖房設備もない屋根に覆われただけの通路ではあったが、幹線空港と鉄道主要路線駅が繋がった日本で初めてのケースとなった。この駅により、千歳空港から札幌市内、旭川方面、室蘭・函館方面、1981 年開業の石勝線により帯広・釧路方面に直通列車で移動できるようになった (谷川 2013 : 151-154)。1992 年にターミナルが新千歳空港ターミナルとして移設したタイミングで新千歳空港駅がターミナル地下に設置された。

2.1.2 成田空港

1978 年の成田空港開港から 1991 年までは空港直下に鉄道が乗り入れていなかった。開港時に京成電鉄が成田空港駅を設けたが、当時は成田新幹線構想があったことから、空港直下に新幹線用の駅設備が整備された。そのため、京成電鉄は空港直下までは乗り入れができず、ターミナルから 1 キロほど離れた場所に成田空港駅 (現東成田駅) を設置した。しかし、成田新幹線の工事は 1983 年に凍結され、1991 年新幹線用の空港ターミナル直下の駅施設を成田空港駅として JR と京成が乗り入れた。2010 年京成成田空港線 (成田スカイアクセス線) が開業して、スカイライナーは成田空港一日暮里間を 36 分で結ぶようになった。

京成で成田空港駅 (第 1 ターミナル) 下車の際、スカイアクセス線は通常の出口改札を通るだけであるが、京成本線の場合は中間改札で切符を入れてまた取り出し、出口改札を通るといふ二重改札となっている (空港第 2 ビル駅は 2020 年 2 月に出口改札 1 か所に変更)。これは都内と空港間の運賃が京成本線経由とスカイアクセス線経由で異なっているからである。また、

京成線に乗車の際は成田空港駅（第1ターミナル）、空港第2ビル駅とも二重改札となっている。中間改札では改札機に通すだけであるが、訪日外国人をはじめ旅行者には分かりづらい仕組みとなっている（谷川 2013 : 49-53）。

2.1.3 羽田空港

日本で初めて空港に鉄道が乗り入れたのは1964年開業の東京モノレールである。国鉄浜松町から羽田空港までノンストップであった。京浜急行電鉄は1998年に空港ターミナルビル地下に乗り入れた。2004年に第2ターミナルビルができ、京急は西側の第1ターミナル用改札口とは逆の東側に第2ターミナル用の改札口を設置し、東京モノレールは第2ターミナルに延伸した。更に2010年に羽田空港が再国際線化した際、京急は羽田空港国際線ターミナル駅、東京モノレールは羽田空港国際線ビル駅を設置した。2020年3月からは第2ターミナルでの国際線施設の共用開始に伴い、モノレールは羽田空港第1ターミナル駅、同第2ターミナル駅、同第3ターミナル駅、京急は同第1・第2ターミナル駅、同第3ターミナル駅と名称が変更となった。空港の展開とともに乗り入れや駅名変更など多くの変遷がある。

2.1.4 中部空港

2005年に常滑市沖1.5kmに開港した海上空港である。中部空港へは名古屋鉄道が乗り入れている。空港対岸の常滑までの線路を延長して空港アクセス鉄道を開通させた。新空港と同時に空港アクセス線を開通させた例である。空港駅は行き止まり駅だが中3階にあり、改札を出て右手スロープをムービングウォークで上がれば出発階（3階）、スロープを下がれば到着階（2階）へ行くことができ、エスカレーターやエレベーターでの垂直移動の必要がない構造となっている。

2.1.5 関西空港

1994年に泉州沖5kmに開港した海上空港であり、新空港と同時に空港アクセス線も開通させた例である。JR西日本の関西空港線と南海電鉄の空港線が同時に空港駅に乗り入れた。両社は線路が狭軌で共用している点が成田空港のJRと京成とは異なる。空港駅とメインターミナルである第1ターミナルは連絡橋で繋がっている。

2.1.6 福岡空港

日本の主要空港で市内中心地から一番早く行けるのが福岡空港（国内線ターミナル）である。福岡市営地下鉄空港線が1993年に国内線ターミナル直下に乗り入れた。博多駅まで2駅5分、市内中心地の天神まで11分である。但し1999年にできた国際線ターミナルは国内線ターミナルから無料循環バスで10～15分かかる。東京－福岡間の移動の92%が航空を利用しているが¹²⁾、それには空港線の利便性によるアクセス時間の短さが大きく影響していると推測される。

2.1.7 東京圏における今後の都市鉄道のあり方

交通政策審議会は東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、2016年4月に答申を行った。そこでは、空港、新幹線等へのアクセス機能の強化を謳っている¹³⁾。

a. 航空・新幹線との連携強化

答申では、都心からのアクセス利便性を向上することは引き続き重要であるが、それに加え、日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上や観光立国の実現のためには、ビジネスの観点や観光立国の観点、圏域外への広域移動の観点、またそれらの観点でのアクセス利便性の向上を指摘している。

b. シームレス化

さらに将来的には、ICTの進展を踏まえ、例えば改札内外で駅構内を仕切らない駅（ラッチフリーの駅）の実現可能性について検討するなど更なる利便性の向上に努めるものとする。また、他モードも含めた移動全体のシームレス化に向けても、関係者間で適切に連携・協力を図るべきであるとしている。

2.1.8 まとめ

全体として、日本の主要空港には鉄道が乗り入れているが、鉄道乗り入れ時期や空港ターミナルの展開時期によって、ターミナルと駅との位置関係やレイアウトは異なる。そもそも空港ターミナル内の旅客動線が複雑になっている空港や、後から鉄道が開設した駅では空港駅が地下深くにあり何階もの垂直（上下）移動となる空港も見られる。

2.2 海外

2.2.1 香港

香港国際空港は1998年にランタオ島沖を埋め立て新空港として開港した。それに合わせて専用軌道鉄道を引き、Airport Express（空港快速）として香港島の金融街、中環（セントラル）から24kmを24分、九龍駅から22分で結んでいる。空港駅には乗車の際も降車の際も改札がなく、市内駅3か所でのみ改札がある。市内3駅はMTR（地下鉄）駅と接続している。

空港駅はターミナルビルの入り口に横付けするように配置され、市内から空港に到着する線路の上の階に出発する線路が引かれ、上下階となっている。市内から空港到着の際は降車プラットフォームからそのままスロープでターミナルビル出発ロビーにつながっている。空港から乗車の際も到着ロビーからエスカレーター等での上下移動やスロープもなく乗車プラットフォームまで繋がっている。

2.2.2 上海

1999年開港の上海浦東空港では、2002年開通のリニアモーターカー「上海トランスピッド」が浦東国際空港と上海市郊外の龍陽路駅間約30kmをノンストップで結んでいる。最高速度は時速430kmであったが、2020年コロナ禍による利用客の減少により、最高速度を時速300km

で運行している。問題は龍陽路駅が上海中心部から離れており、中心部へは地下鉄に乗り換えなければならない点である。

2.2.3 シンガポール

2002年にシンガポール域内鉄道である MRT (Mass Rapid Transit) がチャンギ国際空港に乗り入れた。チャンギ空港駅から市内中心のオーチャード駅へは2回乗り換えて約50分を要する。マリーナベイサンズの最寄りベイ・フロント (Bayfront) 駅までも乗り換えが2回、約50分となっている。また、チャンギ空港の地下鉄 (MRT) の駅はターミナル2、3の地下にあるが、ターミナル1から MRT 駅に向かう際にはスカイトレインでターミナル2、3へ移動し、ターミナル4から2へは無料シャトルバスでの移動となる。

2.2.4 クアラルンプール

マレーシアの首都クアラルンプールの中心部から南に約50kmの場所に1998年開港のクアラルンプール国際空港がある。空港と市内を結ぶ KLIA エクスプレスは2002年に開業し、特急列車は KL セントラル駅までノンストップで約30分である。空港到着ロビーがターミナルの3Fで空港駅ホームは1Fにある。

2.2.5 ソウル

仁川国際空港はソウル市の西48kmに2001年新空港として開港した。仁川空港とソウル中心のソウル駅間は空港鉄道 A'REX が直通列車43分、各駅停車59分で結んでいる。仁川空港の開港当時は空港と市内を結ぶ鉄道がなかったが、2007年仁川国際空港-金浦空港間が開通し、2010年に金浦空港-ソウル駅間が開通し、空港とソウル市内が直通で結ばれるようになった。

2.2.6 フランクフルト

1999年にフランクフルト空港長距離駅が開業し、2002年にはフランクフルト中央駅~フランクフルト空港長距離駅~ケルン中央駅を結ぶ高速新線が開通し、高速鉄道 ICE が乗り入れている (杉浦 2015 : 100)。

ドイツにおける航空サービスと高速鉄道サービスの統合事例として、Rail and fly サービス (前出) と AIRail サービスがある。これは、DB とのコードシェア運行に加えて、手荷物取扱いの協同や DB 内にファーストクラスおよびビジネスクラス搭乗者専用の食堂車を設置するなど、統合相手の航空会社の利用者に特化したサービスを鉄道サービスで提供するものである¹⁴⁾。フランクフルト空港鉄道駅の近距離駅はターミナル1 (T1) の地下にあるが、ICE が乗り入れる長距離駅は T1 と連絡通路で直結している。

2.2.7 まとめ

海外ではアジア、欧州の空港に鉄道乗り入れが多く見られるが、駅は開港後に設置されているケースが多く、空港の地下駅となっていることが多い。また空港鉄道の市内駅について今回

取りあげていないが、既存の鉄道ターミナル駅から離れていて徒歩移動に時間がかかる駅がある（香港、台北、ソウルなど）。

3. 空港での鉄道乗り継ぎ時の移動

3.1. 調査方法

このように鉄道が世界各地の主要空港に乗り入れており、鉄道駅はターミナルビルの地下にあるか、隣接しており、連絡橋で接続している場合が大半だが、多くの場合エスカレーターやエレベーターでの垂直移動（上下移動）や、ムービングウォークでの水平移動（平行移動）を繰り返して乗り継いで行く。規模が大きな空港やターミナルがいくつかに分かれている空港ほど、移動距離の長さや移動階数が増加する。そこで空港における航空機と鉄道の乗り継ぎ時の移動はどのようになっているのか検証する。なお、空港ごとのフロアガイドマップは存在するが、主に航空機で出発する際の動線に沿った階ごとのマップとなっており、上下移動は把握しづらい。また航空機で到着時のゲートから到着口（出口）までの動線を詳しく載せているマップは見当たらない。そこで空港関係者へのヒアリングも踏まえた上で、表 1、2 を作成した。

空港は成田第 1 ターミナル（以下 1T）、第 2 ターミナル(2T)、第 3 ターミナル (3T)、羽田 (1、2、3T)、関西 (1T)、中部 (1T)、香港ターミナル 1（以下 T1）、上海 (1T)、シンガポール (1T)、クアラルンプール（メイン T）、ソウル (1T) である。日本国内空港は国内線と国際線とに分かれる。エスカレーターでの上りは「ES↗」、下りは「ES↘」とした。併せて上下移動後の階数を 2F のように記載した。航空機降機(空港到着)から鉄道乗車、鉄道下車から航空機搭乗（空港出発）別に、空港、ターミナル、国際線・国内線、鉄道の種類によって上下回数が異なるが、移動回数を右端に記載した（表 1、2 参照）。なお、航空機の駐機場所によっては、出発口から航空機の搭乗口までの距離に差があるが、今回の調査では平行移動の距離は調査対象としていない（但し、香港空港の空港内列車で移動する遠方のスポットのみ動線が異なるので分けて記載した）。

表 1 空港での鉄道乗り継ぎ時の上下移動回数 日本・アジア主要空港一覽 (空港到着)

空港	到着	Fly to Rail	ES	IMMG	BAG	Custom	Exit	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	ES	Platform	乗車 JR/京成	上下移動回数***
成田	1T	降機	ES	MW	ES	BAG	Exit	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	ES	Platform	乗車 JR/京成	6
	INT	3F	BAG	Exit	IF	TKT	Latch*	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	4
	1T	降機	BAG	Exit	ES	TKT	Latch*	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	4
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	ES	Platform	乗車 JR/京成	3
羽田	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
関西	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
中部	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	1
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	1
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	1
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	1
上海	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	4
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	4
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	3
香港	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	5
ソウル	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	2
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	2
	INT	降機	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	2
	DMS	2F	BAG	Exit	IF	BIF	ES	ES	ES	TKT	Latch*	Platform	BIF	Platform	乗車 JR/京成	2

3.2 調査結果

3.2.1 日本国内

a. 航空機降機から鉄道乗車

航空機降機から鉄道乗車時の上下移動の最大回数は、成田空港 1T で国際線到着時の 6 回である。成田空港 1T の動線が 3F に降機した後一度エスカレーターで 4F に上がり、ターミナル内を平行移動後 2F に下り、入国審査後 1F に下りて手荷物引き取り、税関検査となるが、一度 4F に上がって下がる移動分が加わる分回数が増えている。

次が LCC ターミナルである成田空港 3T で国際線、国内線到着時の 5 回である。国内線ではコスト削減のため PBB を使わないケースが多いことと、第 3T の構造上本館 1F にある到着口から本館 2F のターミナル出入口までエスカレーターで上がり、ターミナル連絡バス乗り場や第 2T へのアクセス通路へはエスカレーターでまた下りるといふ上下移動回数が増えるためである。LCC の需要増、発着回数増を受けて限られた敷地にコストを極力抑えながら 3T 本館を新設したからであろう。また、関西空港 1T で国際線到着時も 5 回である。この動線も 2F に降機した後一度エスカレーターで 3F に上がり、ウイングシャトル（空港内列車）でターミナル中央部に移動後 2F に下り、入国審査後 1F に下りて手荷物引き取り、税関検査となり、一度 3F に上がって下りる移動分が加わる分回数が増えている。

4 回は成田空港 1T 国内線到着時であり、出口が 2F にあり、そこから地下ホームまでの下りに回数を要する。また、羽田空港 1、2T で国内線到着時に京急に乗り継ぐ際の各 4 回である。モノレール乗り継ぎが 3 回との差は、京急のプラットホームが地下 3 階とモノレールより深いところに設置されているからである。

一方、羽田 3T（国際線専用）、関西空港 1T 国内線、中部空港 1T（国際線、国内線とも）の様に、1990 年代半ば以降に開港や開設された空港ターミナルは、上下回数が 0~1 回となっている。羽田空港 3T 国際線到着時のモノレール乗り継ぎは、駅でのエスカレーターで 1 階上がるだけの移動である。関西空港の 1T 国内線到着は降機後、上下移動なく到着ロビーまで来ることができ、JR、南海電鉄改札後 1 回下りて乗車するレイアウトになっている。

中でも中部空港の 1T 到着時国際線、国内線ともムービングウォークでの斜め上への移動はあるが、中部空港駅のプラットホームまでエスカレーターの上下移動は 0 回と、バリアフリーのレイアウトになっている。出発時も同様の 0 回で空港レイアウトが非常によく考えられてデザインされている。

b. 鉄道下車から航空機搭乗

鉄道下車から航空機搭乗時の上下移動の最大回数は、成田空港 3T で国内線出発時の 7 回である。成田空港第 2 ビル駅に下車後、3T にバスか徒歩で移動し、3T 内でも本館 2F でセキュリティチェック後 4F に上がり、本館-サテライト連絡ブリッジを渡りサテライトに進み、そこから階段を降り、航空機まではタラップで搭乗するという、複雑なステップを踏んでいるからである。3T 本館を新設後、更にその後サテライトも増設したからであろう。搭乗降機の際はターミナルと航空機間を直接行き来できる搭乗橋（PBB）が利用者にとっては便利で日本でも世

界でも大半の空港に設置されているが、LCC はコスト削減から PBB を利用せず、利用者自らタラップで乗降するケースが多い。成田 3T サテライトにおいても空港設備として PBB を設置せずに乗降する仕組みとしており、航空機はタラップでの乗降となっている。

5 回は成田空港 1T 国内線出発時の PBB 搭乗の場合であり、搭乗時に 1F 搭乗ゲートから 2F に上がることで回数が増えている。

4 回は成田空港 1、2T で国際線出発時である。成田空港駅が地下 2F にあること、国際線出発ロビーが 1T では 4F、2T では 3F にあり、搭乗ゲートのある 2F へは出発口通過後 1F 下りることから、回数が多い。鉄道の地下階と出発ロビーを縦の配置にしたレイアウトからである。関西空港 1T で国際線出発時も 4 回である。この動線も 4F でチェックインした後一度エスカレーターで 3F に下がり、ウイングシャトル（空港内列車）で移動後 2F に下りて搭乗となる。

一方、羽田空港 3T で東京モノレールから国際線出発時は 1 回のみである。モノレール 3T 駅が国際線出発ロビーのある 3F に到着するようにデザインされており、モノレール下車後上下移動なくスムーズにチェックイン、セキュリティチェックに進むことができ、搭乗ゲート通過後 1 回エスカレーターを下りるだけである。同じく関西空港の 1T 国内線出発は鉄道下車後、エスカレーターで 1 回上がり、その後は搭乗する航空機まで上下移動なく到達できるレイアウトになっている。

中部空港の 1T では国際線、国内線出発とも 0 回である。中部空港駅で下車後ムービングウォークでの斜め上への移動はあるが、3F 出発ロビーへとつながり、出発口に入る。搭乗ゲートまでに下りのスロープがあるが、エスカレーター等に乗る必要はなく、航空機到着時と同様に出発時もバリアフリーのデザインとなっている。

3.2.2 海外

a. 航空機降機から鉄道乗車

海外においてははじめにでも述べた香港空港の到着時が垂直移動 0 回である。その他の空港ではシンガポール、ソウル、フランクフルト（近距離駅）などは空港ターミナルの地下に駅が設置されているので、2 回程度の移動となる。クアラルンプールも到着ロビーが 3F にあり駅は 2 階下の 1F にある。2.2 では取り上げていないが台湾桃園国際空港への鉄道乗り入れは 2017 年で、空港地下に駅がある。2006 年に開港したバンコク・スワンナプーム国際空港への鉄道乗り入れは 2010 年で、空港とバンコク市内を高速鉄道で結び空港駅は地下 1F にある。これらの空港は空港が先にオープンし、鉄道が後から乗り入れて、ターミナルの地下に駅があるケースとなっている。

b. 鉄道下車から航空機搭乗

香港空港は空港快速がターミナルに横付けするように列車が着き、下車後はムービングウォークで斜め上に上がり、出発フロアから搭乗ゲートまでは 1 階（1 回）下りるだけの構造となっている。上述したように、他の空港は地下に駅があることから出発フロアまでエスカレーターやエレベーターで何階か上がることとなっている。但し、ターミナル直下の地下駅とい

うこともあり、出発フロアまで非常に分かりにくい構造や乗り継ぎの手間があるというレイアウトとはなっていない。

表 3 空港（ターミナル開設）と空港駅設置

	新線（専用軌道*）	新線（共用軌道**）	支線乗り入れ・延伸	駅設置
空港（ターミナル） が先・空港駅が後	那覇 ソウル・仁川 上海・浦東 北京・首都 バンコク・スワンナプーム クアラルンプール	台北・桃園 ジャカルタ	羽田 1T（京急） 成田 1,2T 新千歳 伊丹 福岡 シンガポール	旧千歳 フランクフルト
空港（ターミナル） と空港駅が同時に オープン	香港		羽田 1T（モノレール） 羽田 2T 関空 中部	羽田 3T

*専用軌道は空港と中心地を結ぶ路線のみの場合

**共用軌道は空港より先に路線がある場合や他の路線と共用の場合

空港ターミナル開設と空港駅設置を表 3 にまとめた。空港ターミナルと駅が同時にオープンするケースが少ない。工事計画の関係か需要動向の変化を受けての対応かなど理由を調べる必要がある。新線の場合は、インタウンチェックインという市内駅で搭乗手続きや手荷物預け入れが可能な駅が多い（香港、台北、ソウル、クアラルンプールなど）。

4. おわりに

4.1. まとめ

空港における航空機と鉄道との乗り継ぎ時の移動を見てきたが、バリアフリーな空港を目指すなら空港と鉄道を一体的にデザインしていくことが望ましい。空港ターミナルの地下に駅を配置すること自体は問題がないが、垂直移動が大きくなる。一方香港や中部空港の様に空港ターミナルに隣接して駅を配置することができれば垂直移動が少なくなり水平移動も短くてすむ。但し、フランクフルト長距離駅がターミナルから渡り廊下を通り徒歩 5～10 分かかるように、ターミナルと駅が離れていると手荷物を押しながら移動する距離が長くなる。また、大規模空港では到着フロアと出発フロアは上下にデザインされているが、香港空港快速の線路は空港駅到着が出発ロビーに対応し、空港駅出発が到着ロビーに対応するよう上下に配置しているレイアウトであり、よく考えられている。中部空港 T1 も駅と出発階、到着階が傾斜のついたムービングウォークだけで移動できる点もバリアフリーである。中部空港はまた国内線と国際線も同一階にあり乗り継ぎもスムーズな空港となっている。

2010 年開業の羽田空港 T3 もターミナル開設時にモノレールと京急の駅を設置したが、接続のレイアウトを考えたデザインとなっている。一方、空港開港やターミナル開設後に空港駅を

設置する場合はターミナルレイアウトの変更が難しく動線が伸びる恐れがあるので、設計段階からデザインを考える必要がある。日本の主要空港では当面新規ターミナルの予定がないが、将来的にインバウンド需要が盛り上がり、ターミナル増設の際は、内外のバリアフリー空港事例を踏まえ、国の移動等円滑化整備ガイドラインにある「連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保し、他の交通機関等との結節点も移動円滑化する」デザインにする必要がある。

4.2 今後に向けて

今調査報告では空港の垂直移動に絞って実態を調べたが、より多くの空港を調べるとともに水平移動の実態も調査する必要がある。また現在、航空会社と鉄道会社は様々な MaaS (Mobility as a Service) ¹⁵⁾の取り組みや実証実験を始めており、シームレスな移動、ストレスフリーな移動の実現を目指している。また、駅や空港では今後、改札をなくす (ラッチフリー)、切符を不要にする (チケットレス)、手荷物移動から解放される (バゲージフリー)、航空券と鉄道切符を一体化する他、先端技術を活かしながら様々な展開がされていくことであろう。

将来的には航空機同士や鉄道同士の乗り継ぎと同じように、航空機と鉄道はお互いの輸送モードの壁を取り除いていく必要がある。その際の乗り継ぎは手間が少なく、水平移動も垂直移動も少ないことを目指すであろう。使い勝手のいい交通機関は都市競争力の重要な要素であり、ハブ都市としてヒト・モノ・カネ・情報の集積度が上がり、様々な効果を得られる。コロナウイルス禍をもたらした移動そのものを制限する事態がどのようになっていくか予測が困難ではあるが、航空と鉄道との一体化は予想より早く進んでいくのではなかろうか。

註

- 1) 就航路線網が広がり離発着便が多く乗り継ぎする旅客や貨物も多い、国や地域の中心的な空港。
- 2) 障害のある人が社会生活をしていく上で障壁 (バリア) となるものを除去するという意味。障害者基本計画 2002 年 12 月 24 日閣議決定
- 3) あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設 (国土交通省総合政策局) 編 「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」(2020 年 3 月) を参照のこと。
- 4) 航空機を利用する場合には、出発地から空港に至るまでの交通を「アクセス」、航空機で到着した空港から目的地に至るまでの交通を「イグレス」というが、本稿では両方を合わせて一般的に使われている「アクセス」を用いる。
- 5) 国土交通省航空局 (2018)
- 6) 綾城ら (2006)
- 7) 国土交通省総合政策局 (2020)
- 8) 毛海 (2015)
- 9) 後藤 (2016)
- 10) 複合一貫輸送のこと。
- 11) 後藤 (2019)
- 12) 国土交通省総合政策局 (2018)
- 13) 国土交通省交通政策審議会 (2016)

- 14) 後藤 (2019)
- 15) マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ (移動) を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

引用文献

- 綾城本祐・久保田勤・小島建太・齊原潤 (2006) 「羽田空港アクセス交通需要予測モデル構築と改善施策の検討に関する調査研究」『運輸政策研究』(一般財団法人運輸総合研究所) 2006 Autumn 第9巻 第3号, 2-13頁.
- 後藤孝夫 (2016) 「航空サービスと鉄道サービスの連携および統合に関する研究」『航政研シリーズ』(航空政策研究会) 2016年7月 第603号 特別号, 35-46頁.
- 後藤孝夫 (2019) 「ドイツ・オーストリアにおける統合交通政策の現状」『運輸政策研究』(一般財団法人運輸総合研究所) 第21号, 138-142頁.
- 岩見宣治・唯野邦男・傍士清志 編著 (2018) 『世界の空港事典』成山堂書店.
- 加藤浩徳・村上迅 (2016) 「空港アクセス鉄道と都市の国際競争力」『ていくおふ』(ANA 総合研究所) 2016年12月 第144号, 20-29頁.
- 毛海千佳子 (2015) 「航空旅客視点の国際拠点空港への鉄道アクセスの利便性について」『KANSAI 空港レビュー』(一般財団法人関西空港調査会) 2015年10月, 32-35頁.
- 国土交通省航空局 (2018) 「平成29年度航空旅客動態調査報告書」e-Stat 航空旅客動態調査 2017年度 平日一式.
- 国土交通省交通政策審議会 (2016) 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について (答申)」平成28年4月20日.
- 国土交通省総合政策局 (2018) 「貨物・旅客地域流動調査 (平成30年度分)」e-Stat 旅客地域流動調査 府県相互間輸送人員表 2018年度.
- 国土交通省総合政策局 (2020) 「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」令和2年3月版.
- さかいもとみ (2020) 「手を結んだ航空と鉄道」『週刊東洋経済』(2020年10月3日号) 52-53頁.
- 澤喜司郎 (2009) 『アジアの交通と文化』成山堂書店.
- 島田和衛 (1988) 「航空と鉄道の一体輸送-西ドイツに見られる空港・都市間特急列車」『IATSS Review』第144巻 第2号, 47-53頁.
- 杉浦一機 (2015) 『進む航空と鉄道のコラボ』交通新聞社新書.
- 谷川一巳 (2013) 『空港まで1時間は遠すぎる! ?』交通新聞社新書.
- 露木伸宏 (2018) 「MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) について」『国土交通政策研究所報』(国土交通省国土交通政策研究所) 2018年夏季 第69号, 2頁.

Web サイト

- 中部国際空港セントレア, <https://www.centrair.jp/> (2020年11月30日閲覧)
- Frankfurt Airport, <https://www.frankfurt-airport.com/de.html> (2020年11月30日閲覧)
- 福岡空港, <https://www.fukuoka-airport.jp/> (2020年11月30日閲覧)
- 羽田空港旅客ターミナル, <https://tokyo-haneda.com/index.html> (2020年11月30日閲覧)
- Hong Kong International Airport, <https://www.hongkongairport.com/> (2020年11月30日閲覧)
- Incheon Airport, <https://www.airport.kr/ap/ja/index.do> (2020年11月30日閲覧)

橋本佳典

関西国際空港, <https://www.kansai-airport.or.jp/> (2020年11月30日閲覧)

Kuala Lumpur International Airport, <http://www.klia.com.my/> (2020年11月30日閲覧)

Lufthansa, 「空港情報」 <https://www.lufthansa.com/jp/ja/prepare-for-your-trip/airport-information> (2020年12月1日閲覧)

那覇空港旅客ターミナルビル, <https://www.naha-airport.co.jp/> (2020年11月30日閲覧)

成田国際空港, <https://www.narita-airport.jp/jp/> (2020年11月30日閲覧)

New Bangkok International Airport, <https://www.bangkokairportonline.com/> (2020年11月30日閲覧)

日本航空 (JAL), 「空港情報」 <https://www.jal.co.jp/jp/ja/inter/airport/> (2020年12月1日閲覧)

大阪国際 (伊丹) 空港, <https://www.osaka-airport.co.jp/> (2020年11月30日閲覧)

Shanghai Pudong International Airport, https://www.shanghaiairport.com/jppdjc/jcjt/index_269453637.html (2020年11月30日閲覧)

新千歳空港ターミナルビル, <http://www.new-chitose-airport.jp/ja/corporate/> (2020年11月30日閲覧)

Singapore Changi Airport, <https://www.changiairport.com/> (2020年11月30日閲覧)

Soekarno-Hatta International Airport, <https://soekarnohatta-airport.co.id/> (2020年11月30日閲覧)

台湾桃園国際空港, https://www.taoyuan-airport.com/main_jp/index.aspx (2020年11月30日閲覧)

全日本空輸 (ANA), 「空港ガイド」 <https://www.ana.co.jp/ja/jp/international/departure/airport/#anchor004> (2020年12月1日閲覧)

研修報告

アメリカの歴史と文化、ディズニーリゾートをめぐる 観光社会学的考察

——2019年度アメリカ研修報告——

小澤 考人*

A Report on the Educational Tour to the East Coast of the United States in 2019

Takato OZAWA

要旨

本稿の目的は、2019年度サマーセッション期間に実施した「アメリカ研修」(春semesterの授業科目「観光学研修」2単位)の報告を行うことにある。以下では、①2019年度アメリカ研修の概要、②教育・学習上の趣旨、③教育効果と含意、④今後に向けた課題と展望について述べていくこととする。それにより、授業科目としての意義や実態を事実ベースで記録に残すとともに、教育・研修面のプロセスと成果を確認することで、今後の有意義な形での継続および創造的発展へと結びつけてゆくことがねらいである。

キーワード：アメリカ入植・建国、歴史と文化、文化資源の演出装置、観光社会学

1. アメリカ研修の趣旨と教育・研修プログラム

アメリカ研修は、2011～2015年にかけて例年実施され、それ以降は隔年で今回は7回目となる。その趣旨はシラバスの記載どおり、「ボストン・プリマス⇒ワシントン D.C. (モール地区・スミソニアン博物館群) ⇒フロリダ州オーランド・ウォルトディズニーワールド」というアメリカ東海岸を南下するコースをたどりながら、「観光・レジャーを体系的に捉え、米国の歴史や文化資源の演出プロセス等を学ぶため、建国の地ボストンと入植地プリマス、ワシントン D.C.の博物館群、世界最大のテーマパークを訪れ、事前学習と現地での解説、および質疑応答をつうじて歴史的遺産、博物館、テーマパーク各事業の基本理念、運営実態、課題を学び考える」というモチーフを学ぶという点にある。

* 東海大学観光学部観光学科准教授
投稿日 2020年11月27日 受理日 2021年1月12日

1.1 アメリカ研修のねらいと実施概要

2019年度の研修は、「アメリカの歴史と文化&ディズニーリゾートを巡る」というテーマのもと、2019年9月2日～12日まで9泊11日間の日程で、アメリカ東海岸を南下する教育・研修ツアーである。前回同様、全行程には大きく三つのツアー目的地があり、①プリマス・ボストンはアメリカ入植・建国の歴史、②ワシントンD.C.はアメリカの首都および文化資源の演出プロセス、③フロリダ・オーランドの主題はテーマパークの運営実態・課題、というようにそれぞれ主題上のハイライトを伴い、アメリカ東海岸を南下しながら、一定の時系列的な歴史＝時間軸に沿った形で、知見を深めることを意図した研修ルートである。

2019年度は、年明けから参加者募集を行い、参加学生は21名（女子11名、男子10名）、学年別では3年生が6名、2年生が14名、1年生が1名というメンバー構成となった。旅行会社は、ES ツアーに事前の企画協力や手配事項を依頼し、ツアー全行程の同行者は、引率教員1名と添乗員1名、またボストン市街の案内で1日現地ガイドが同行する計画とした。参加メンバーの確定後、2019年度の春semester中に事前研修の講義を全5回実施し、このうち最終回は、パスポート発行や保険加入など、海外渡航の手続きや注意点に関する事前説明会とした。そのうえで、サマーセッション期間の9月上旬にツアー行程に臨むというプロセスを経た。

1.2 教育・研修プログラムの概要

2019年度のアメリア研修の教育・研修プログラムについて、時系列的に見ていくと、①参加決定後の読書レポート、②事前研修におけるアメリカの文化・歴史に関する講義、③学生自らによるツアーパンフレット作成、④出発直前のアンケート回答、⑤研修中のレポート課題、⑥ボストンでの現地ガイドによる解説、⑦ウォルトディズニーワールドでのバックステージツアー参加に伴う解説、⑧帰国直後のアンケート回答、という主に8点の構成から成る。このうち上記①～③の事前学習に力を入れる理由は、単にツアー行程に参加して終わりとするのではなく、研修目的や趣旨を参加学生によく理解してもらうためである。つまり当研修が通常のレジャー旅行ではなく、「観光学研修」という授業の一環であり教育・研修ツアーである以上、ツアー日程と同程度に、事前学習をつうじて理解を深め、現地でも学習・観察する視点をあらかじめ養うことが重要な意味をもつからである。

そこで、2019年初めから春semesterにかけて、研修の趣旨をツアー出発以前から知識習得のレベルで遂行するため、①まず参加決定後の学生全員に対して読書レポート課題を課すとともに、②事前研修会の講義（全5回）では、アメリカの歴史・文化の特徴に関する講義を行い、かつ、③学生自らが積極的・主体的に訪れるツアー目的地にあらかじめ詳しくなるよう、アメリカ研修のツアーパンフレット作成を課すこととした。なお、③ツアーパンフレット作成は、アクティブラーニング型の教育手法にもとづく課題であり²⁾、記載項目には、(a) プリマス（メイフラワー号・航路・渡航者、17世紀初頭の入植状況、先住民族との関係、プリマス・プランテーションの場所・目的・運営実態など）、(b) ボストン（フリーダムトレイル、ボストンの地形、ボストンコモン、州議事堂、虐殺跡地、教会、独立・建国の志士達、クインシーマーケットなど）、(c) ワシントンD.C.（スミソニアン博物館群、アメリカの首都「概要」、都市計画の設計士、連邦議会議事堂、ホワイトハウス等）など、主要なものをリストアップし、参考文献等を参照して作成させる方針と

した³⁾。また各項目の担当学生には、現地訪問の際に、他の参加メンバーに解説する機会を付与した。

そのうえで、アメリカ研修の教育効果を確認するため、④出発直前、および⑧帰国直後のアンケートを教員側で用意し、教育効果と課題を検証できる形とした。さらに、⑤研修ツアー期間中に記入できるレポート課題を参加学生に配布し、帰国時に提出させることを単位認定の条件とする形で、ツアー行程中も当研修課題を学生自らが自覚的に遂行できるよう工夫を行った。

1.3 研修ツアーの実施行程

以上の事前学習をふまえ、2019年9月2日午前8時半、成田空港で参加メンバーは一同集合し、アメリカン航空で一路アメリカ東海岸へと出発した。具体的なツアー行程は、①9月2日に日本を出発、ダラス空港を経由してボストンに到着し、3日にプリマスを視察、4日から5日午前中までボストン市街を見学し、②5日午後ワシントンD.C.まで空路で移動し、6日から7日午後まで同市の中心部を見学、③7日夜にフロリダ州オーランドに空路で到着し、8日から10日までウォルトディズニーワールドを視察後、11日の帰国便で12日に日本に帰国する、というスケジュールである。詳細は紙幅の都合上省くが、今回はフロリダでのハリケーン襲来に翻弄された2017年度研修と異なり、予定どおり全日程を順調に遂行した。以上をふまえ、次に参加学生が現地で実際に何を学んだのかという観点から、研修の具体的内容を紹介しておきたい。

2. アメリカの歴史と文化、および文化資源の演出装置

前述のとおりアメリカ研修は、歴史・文化面に力点を置く研修ツアーである。一般に、文化観光を興味深く有意義に享受できる前提として、一定の知識や教養が必要になる⁴⁾。このため今回の事前研修でも、そもそも「アメリカとは何か」ということへの理解を参加学生が共有できるように、まず読書レポートを課し⁵⁾、春semesterの事前研修では、アメリカの文化・歴史に関する講義を行った。それにより、(a) アメリカ独立・建国の意味を世界的な視野の中で理解すること、(b) また実際に現地を訪れた際に、アメリカの歴史的背景が文化資源の形を取っていかに演出されているかを観察できる視点（の前提）を養うこと、という二点に力点を置いた。ここでは前者のポイントを要約しよう⁶⁾。

2-1. アメリカの歴史的・文化的背景——事前研修で何を学んだか？

アメリカ合衆国は、1776年7月4日に建国された。この有名な事実は何を意味するのか。最初の訪問先であるボストン・プリマスの歴史的意義を理解するには、こうした次元から認識を深めておく必要がある。このアメリカ「建国」が意味するものとは、端的には、本国イギリスからの「独立」とそれに伴う近代国家としての建国のことを指す。そしてその前提には、本国イギリスによるアメリカ大陸進出がある。だが周知のように、建国のはるか以前から、アメリカ大陸に人類は到達し、固有の生活文化を築き上げていた。いわゆる先住アメリカ人の存在であり、彼らはアジア系移民として紀元前2万5千年からベーリング海峡を経てアメリカ大陸に渡ってきた。当初の人口は、100～300万人超と言われる。ところが西暦1492年、ポルトガルを出発したコロン

ブス一行がアメリカに到達する。有名な「新大陸アメリカの発見」という世界史上の事件である。当時、中米のアステカ帝国や南米のインカ帝国のほか、北米の先住アメリカ人を合わせて千数百万人がアメリカ大陸で生活していたが、この時点からヨーロッパの人々による侵略・進出が本格化する。16世紀に中南米をスペインとポルトガルが征服し、やがてフランス、オランダ、イギリスを巻き込む植民地争奪戦の中で、18世紀半ばに北米で覇権を確立したのがイギリスであった。

イギリスは、すでに16世紀末からエリザベス女王の命を受けて北米の入植を試み、17世紀初頭にヴァージニア植民地の建設に乗り出す。やがて西アフリカとカリブ海を結ぶ貿易ルートで、本国から毛織物・銃・火薬を西アフリカに販売し、獲得した黒人奴隷をカリブ海のスペイン植民地に販売し、獲得した砂糖・タバコなどを本国に移送して高値で販売する、いわゆる三角貿易を行った。北米のニューイングランド植民地はこうした三角貿易に組み込まれながら、やがて造船業では本国イギリス船の三分の二の生産を担うほどに、経済的な発展を見せていた。かくして18世紀後半、ジョージ3世治世下の本国イギリスは、植民地戦争などで莫大な戦費を要した結果、その回収を図るべくすでに一定の発展を遂げた植民地への課税を強化し始め、ここにアメリカ独立への動きが胎動し始めるに至った。本国イギリスと同じ植民地人への課税や権利の制約は、主体性の意識が強い植民地人の大きな反発を招き、1770年のイギリス駐屯軍によるボストン市民虐殺、1773年のボストン茶会事件は抵抗運動を促すことになる。こうして独立戦争を経て1776年、本国からの独立と自由を謳うフィラデルフィアでの独立宣言に至る。ここに国王＝君主不在の共和国として、統治のルールをメイフラワー協約を源流とするデモクラシーに置く近代国家アメリカが誕生したのである。

ちなみに本国イギリスとの独立戦争に際して、英国王ジョージ3世に忠誠を誓い本国側に与した王党派の人々が現在のカナダに移住し、20世紀前半に独立を確立するまで自治領として発展を遂げる。他方、アメリカの本国離脱でイギリスは自国の流刑者（軽犯罪者）たちを移送する場所に困り、これにかわる植民地としてオーストラリアを移送地を選ぶ。彼らを担い手として、19世紀のオーストラリアはヴィクトリア朝期の本国イギリスを追いかけるように、開発と発展を遂げていくことになる。

現在、21世紀のグローバル世界にあって、「英語」が共通言語としての役割を担い、かつその背後にアングロサクソン諸国が存在するという事実は、以上の世界史のプロセスと密接な関わりをもつ。そして近現代アメリカの像だけでなく、本国イギリスをはじめヨーロッパ諸国や先住アメリカ人、およびアジアやアフリカとの不可分な関係性の中で理解することで、「自由の国」「移民の国」アメリカの本質を考える契機となる。またグローバル経済の象徴としてのアメリカ像のみならず、近年、移民問題や黒人差別をめぐる問題など、アメリカ社会を分断する現実が新たな形で表面化していることの背景と文脈について、より深い観点から捉え直し、新たな目で現地を理解することが可能になると考えられる。

2-2. 文化資源の演出装置——演出のメカニズムやプロセスを学ぶ

次に、以上の理解をふまえて実際に現地を訪れた際に、アメリカの歴史的背景が文化資源としていかに演出されているかを観察する視点を養う、というもう一つの研修課題について述べてお

こう。今回の訪問先である〈プリマス・ボストン⇒ワシントン D.C.⇒フロリダ州オーランド〉では、アメリカの文化や歴史的背景がそれぞれ固有の仕方でも文化資源として反映（表象）されている。そこで教育プログラムとしては、研修ツアー中に記入できるワーキングレポート課題をそれぞれ設定し、学生に配布しておくことにより、博物館・ミュージアムからテーマパークや都市の街並みに至るまで、文化資源の演出装置という観点から、参加学生自らが現場を訪れた際に観察調査を遂行しながら、文化資源をめぐる展示・演出のメカニズムやプロセスについて、何らかの発見や理解を深めることを促す工夫を行った。

では、文化資源の演出装置という観点から見ると、今回の研修ツアーの目的地は、いかなる形で整理できるだろうか。ここでは以下のとおり、図1をもとに解説しておこう。図1は、タテ軸を屋外/屋内、ヨコ軸を〈現実〉〈夢/理想〉志向として、図式化したものである。このように位置づけることで、参加学生は研修ツアーのプロセス全体をつうじて、①プリマスでは歴史的「現実」を演出するテーマパークを、②ボストンでは「都市の歴史的街並みを博物館のように」、③ワシントン D.C.では「博物館のような都市」を、④フロリダでは「夢/理想」を演出するテーマパークを体験することになる。つまり、文化資源の演出装置をめぐる観点から、四類型を体験できることになる。以下では、その概要について検討しながら、それぞれ訪問地での学生のレポートの一部を紹介していこう。

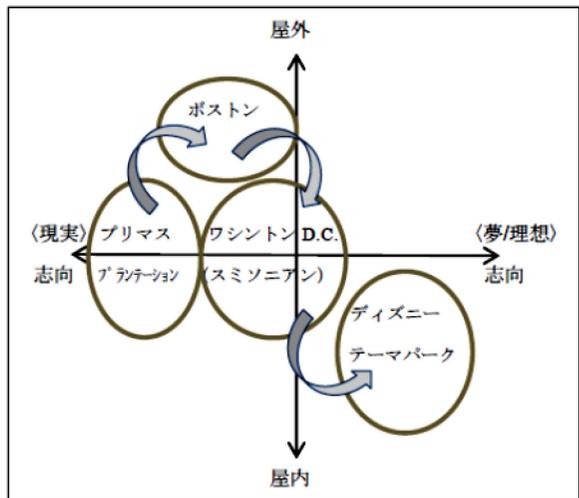


図1 文化資源の演出と四類型（筆者作成）

①プリマス・プランテーション——野外博物館としての歴史系テーマパーク

プリマス・プランテーションとは、1947年に誕生した野外博物館である。一般に、野外博物館とも言われるが、あたかも歴史系テーマパークそのものであるといえる。今回の研修ツアーでは、二日目（9月3日）に地下鉄と路線バスを乗り継いでボストンからプリマスを訪問し、ピューリタンたちが上陸した海岸沿いを見学したあと、さらにローカルバスを乗り継いでこの野外博物館を訪れ、参加学生はそれぞれ2時間ほど滞在をする形とした。

プリマス・プランテーションの設立目的は、プリマスに入植した当時の人々の生活や文化を再現することで、当時の様子を後世に伝えることにある。実際に、1620年代という時代のプリマスを舞台設定として、ピューリタンであるイギリス人移民（ピルグリム・ファーザーズ）たちが築いたヴィレッジが立ち並び、ワンパノアグ族に代表される先住アメリカ人との交流とそれによる当時の暮らしが、17世紀当時の衣装や小道具と共に、その当時の英語を話すスタッフ（解説者“interpreter”）によって再現されるのである。これを訪れる観客にとっては、まさに参加型・体験型のミュージアムであるといえる。実際、演劇論の観点からプリマス・プランテーションを分

析したステファン・E・スノウによれば、それは「生きた歴史」(“living history”)を演出する文化装置であり、訪れる観客とスタッフ(解釈者)との間で会話などを介して文化的パフォーマンスが織りなされる「リビングヒストリー・ミュージアム」として位置付けられる⁸⁾。

ちなみに、ここでのレポート課題のテーマは、「プリマス・プランテーションという歴史テーマパークを見学して、アメリカ入植の歴史を旅行者・見学者に分かりやすく示すうえで、どのような工夫や仕掛けがなされていると気が付いたか」という質問内容とした。参加学生のレポートには、「1620年に入植した人々の当時の生活や文化を再現し、紹介している施設で、よく訓練されたスタッフが衣食住、言語、歴史的背景に至るまで表現を徹底している……話を聞いていると設定が様々で、よりリアルに当時の様子を想像することができた。また、こちらが聞きやすいようにゆっくり、分かりやすい言葉で話したりしてくれた」、「スタッフが当時の服装で現地での生活を再現し、いかにもその地で過ごしているように演出をしていた点が驚きだった。特に 17th English Village では、多くの場所にスタッフがおり、私たちの質問に丁寧に答えてくれたことが印象的だった……私のつたない英語を聞き取ってくれ、どの質問にも詳しく答えてくれた。当時の町の様子や建物のみならず、服装やふるまいもどことなく 1600 年代の現地の様子を細かく再現しているのだと感じた。動物の毛皮も本物なのでリアルさを体験できた点も、わかりやすく資源を演出している部分の一つだと思う」といった感想が散見された。こうした言葉からも示唆されるように、この歴史系テーマパークを観光社会学の視点から解釈すると、17世紀当時のプリマスの「現実」(reality)を再現する形で、「真正性」(authenticity)を演出している文化装置として捉えることができる。

②ボストンとフリーダムトレイル——「歴史を歩く都市」

ボストンは、アメリカ建国の地として、最も古い歴史をもつ都市の一つである。今回の研修ツアーでは、三日目(9月4日)にボストン市街を「フリーダムトレイル」に一部沿って徒歩で散策を行った。主な見学先としては、もともとボストン市民の集会や憩いの場であり、独立戦争時に本国イギリス軍が駐屯したことで知られる公園ボストンコモン、アメリカ独立後に建設計画が始まり、のちに首都ワシントンD.C.の連邦議会議事堂の原型となったマサチューセッツ州議事堂、元はピューリタンの礼拝堂でサミュエル・アダムズらがアメリカ独立への議論を行ったことで有名なオールドサウス教会、アメリカ独立に多大な貢献をしたベンジャミン・フランクリンの像、独立戦争が始まるまで本国イギリスの植民地政府が置かれた旧マサチューセッツ州会議事堂(Old State House)と近傍のボストン虐殺事件跡など、いずれも現地日本人ガイドの解説を受けながら見学を行った。

ボストンの街並みを赤いレンガやラインで走るフリーダムトレイルとは、「自由の軌跡(小道)」という名が象徴するとおり、「自由」を勝ち取ったアメリカ独立・建国の歴史的な足跡を歩いてたどれる街並みの中の「赤い線」のことである。1950年に地元ジャーナリストのウィリアム・スコフィールドが、アメリカ建国に関わる多数の聖地がボストン市街の歩いて回れる場所にあることに気が付き、やがて周囲の協力を得て、各聖地をつなぐ経路を印づけるフリーダムトレイルという小道を誕生させた⁹⁾。ボストンの街並みは現在、史跡だけでなく、米国屈指の金融センターと

も言われるように、プルデンシャルセンターなど近代的な高層ビルも多く立ち並ぶ。しかしフリーダムトレイルは、街並みの至るところに保存・管理された建物や史跡などの文化資源を結び合わせることで、ボストンという都市の歴史的街並みを「あたかも博物館のように」演出する文化装置として機能しているといえる。

ここでのレポート課題のテーマは、「フリーダムトレイル (=自由の軌跡)」というアメリカ独立・建国の歴史をたどる道のりを実際に歩いて、ボストンの歴史ある街並みをどのように感じたか」という質問項目とした。参加学生の感想には、「現代の街並みや当時から古い町並みを通るたった一本の赤レンガでできた線をたどることで、その土地に慣れていない人でもたどって回れる仕組み、歩けば歴史を感じる建物や場所にたどり着けるという工夫は日本にはなく、また歴史を大事に保管したい気持ちが読み取れて感動した」、「足元の赤いラインをたどって歩くことで、アメリカの独立に至る過程から建国の歴史までを知ることができる仕組みは、観光客にも観光地側にも相互に恩恵をもたらしているのではないかと感じた」など、いずれもフリーダムトレイルのユニークな効果を語るものが多かった。

③ワシントン D.C. とスミソニアン博物館群——「博物館のような都市」

ワシントン D.C.は、アメリカ独立・建国後に特別行政区となり、1800 年から首都として現在に至る。フランス人技師ピエール・ランファンによる首都設計により、キャピトルヒルの連邦議会議事堂をはじめ、大統領官邸「ホワイトハウス」や連邦最高裁判所など国家の三権機関が所在するとともに、モール (National Mall) と呼ばれる公園地区を中心に整然と計画された街並みが広がる。またモールの周囲には、世界最大の博物館および研究教育機関として有名なスミソニアン博物館が立ち並ぶ。イギリス人の科学者ジェームズ・スミソンの遺志を引き継ぐスミソニアン協会には、現在 19 の博物館・美術館、9 つの研究所および動物園などが含まれる。

今回の研修ツアーでは、五日目 (9 月 6 日) にワシントン D.C.を訪問した。まず研修メンバーの全体で、ワシントンモニュメント (記念塔) の横をぬけて、リンカーンメモリアル (記念堂) でボランティア職員の解説を聞き、また公民権運動で知られるキング牧師像を訪れた。その後、参加学生の各グループは、スミソニアン博物館群のうち航空宇宙博物館や自然史博物館、アメリカ歴史博物館、アメリカインディアン博物館などいくつかを選択し、グループごとに訪れて展示方法を視察し、文化資源の演出プロセスやメカニズムについて学習するとともに、ホワイトハウスなどを訪れ、また最後に合流してキャピトルヒルの連邦議会議事堂とユニオンステーション駅を訪れた。

ワシントン D.C.は現在、まさに議会・大統領府・裁判所という国家の三権機関が所在するアメリカ合衆国の中枢=首都であると同時に、博物館やモニュメントが立ち並ぶ歴史系ミュージアム都市であるといえる。この都市を歩けば、立ち並ぶスミソニアン博物館群とともに、初代大統領ワシントンや南北統一時のリンカーン大統領、公民権運動のキング牧師など、訪れる人がアメリカの歴史の歩みを演出するモニュメントを目のあたりにする仕組みになっている。その意味では、ワシントン D.C.はあたかも「博物館のような都市」であるといえる。

なお、ここでのレポート課題のテーマは、「スミソニアン博物館群やワシントン D.C.のモール地区を見学して、それぞれの展示物・展示内容を旅行者・見学者に対して分かりやすく示すうえで、どのような工夫や仕掛けがなされていると気が付いたか」という質問項目とした。参加学生のレポートには、「自然史博物館では、映像での説明やタッチパネルでの検索機能が備わっていることはもちろん、ボタンを押すと展示物が光って強調されたり、小道具を動かして楽しめる点が特に工夫されていると感じた。航空宇宙博物館では、本物の展示物が存在していたり、飛行機ができるまでの工程が絵本にしてあったり、子どもでも分かりやすい工夫がされていた。またスイッチを押したりレバーを動かしたりして遊べるブースもあり、親子でも楽しめる要素が多くあった。どちらも老若男女が楽しんで見学できる工夫がなされていた」などの感想が目についた。スミソニアン博物館群は、「展示物と文字の解説」による「聖なる殿堂」という伝統的な博物館のイメージとは異なり、ますます「テーマパーク化する博物館」の象徴的存在として演出の仕掛けが特徴的であるといえる。

④ウォルトディズニーワールド (WDW) —— 「夢と理想 (魔法) の王国」

周知のように、世界的に有名なアニメーションを手がけたウォルト・ディズニーが、最初のテーマパークをカリフォルニア州のアナハイムに生み出したのは、20世紀半ばの1955年のことである。その後1971年に、ウォルトの遺志を兄ロイが引き継いで、ウォルトディズニーワールドは世界最大のテーマパークとしてフロリダ州オーランドに誕生した。総面積は122平方キロメートルで、その広大な敷地には現在、「マジックキングダム」「エプコット」「ハリウッド・スタジオ」「アニマルキングダム」など4つのテーマパークとウォーター・パークが存在する。

今回の研修ツアーでは、七日目から九日目(9月8日から10日)にかけてフロリダ州オーランドのディズニー・オフィシャルホテルに滞在した。特に9月8日は、約5時間のバックステージツアー(“Keys to the Kingdom”)に参加し、オフィシャルスタッフによる英語での解説ツアーに一同参加した。オフィシャルスタッフに英語での解説を受けながら参加学生がパーク内を徒歩で回るツアーであり、引率教員が日本語での補足説明や通訳を行い、マジックキングダムにおける仔細な仕掛けや建築構造、そして地下空間の構成や仕組みなど「夢の国」を演出する現実的なメカニズムについて体験的に学習した。

ところで、ウォルトディズニーワールドが演出するコンテンツや世界観は、よく知られるように、また創始者ウォルト自身の有名な言葉——「ディズニーランドは、アメリカという国を生んだ理想と夢と、そして厳しい現実をその原点とし、同時にまたそれらのために捧げられる」——に示されるとおり、入植・建国以来の自然環境や歴史的現実と裏打ちされたアメリカの「理想や夢」が表象されたものである¹⁰⁾。例えば、建国後のフロンティア開拓に至る歴史はマジックキングダムのフロンティアランドに色濃く反映され、ロケット開発や宇宙開発に至る未来への軌跡はトゥモローランドに象徴される。そして何よりも、現実のアメリカには存在しない「お城」(シンデレラ城など)が中央に位置し、パレードやショーをつうじてプリンセスたちがゲストを魅了する光景には、アメリカ自らがそこから独立し「自由の国」として解放した源である、ヨーロッパへの憧れとノスタルジーが反映されている。

その意味では、ウォルトディズニーワールドは仔細な工夫と仕掛けに満ちた巧みな現実的メカニズムをとおして、アメリカが夢見る「理想や夢」を寓話のように演出するテーマパークであるといえる。またその点で、歴史的な「現実」を再現しようとするプリマス・ブランテーションとは、いわば対照的な側面を有するといえる。

なお、ここでのレポート課題は、「ウォルトディズニーワールドのバックステージツアーに参加して、お客様にハピネス（幸福感）と感動を与える仕掛け、ホスピタリティのスキルや演出・パフォーマンス上の工夫と仕掛け、運営・マネジメント面の努力、アメリカの歴史と文化をわかりやすい物語・テーマの中で演出する仕掛けについて、どのような発見を得たか」という質問項目とした。参加学生のレポートからは、「オンステージとバックステージの境目をラインを引いてはっきり分けるなど、ゲストに裏側が見えないようにする工夫、そしてキャストがオンとオフの区別をしっかりとできる工夫がされていると感じた」、「建物が上に行くほど小さくなっていたり、エリアごとに音楽を変えるなど、視覚・聴覚を最大限に活用したり、エリアごとに植物を変えたり、他のエリアから他のエリアのシンボルが見えないように工夫をしたり、小さな工夫が大きな夢の国を演出していると感じた」「アトラクションの下には地下通路があり、ゲストが夢を見ている間、キャストは夢を創るための努力をしていることが分かった」「日本とは異なり、身体の不自由な方々や様々な国籍の方々が働いていて、そうした部分は日本も真似をするべきだと感じた」など、バックステージツアーならではの発見と驚き、またアメリカという環境ならではの感慨を伝える言葉が散見された。

以上のように、＜プリマス・ボストン⇒ワシントン D.C.⇒フロリダ州オーランド＞というツアー行程の中で、参加学生の多くは現地での観察調査で得た印象をありありと表現し得ていたといえる。このことは一つには、現場での印象や記憶の鮮明さが消えてしまう帰国後の事後的課題とはせず、現地で即座に記録させるワーキングレポートの課題形式としたことにもよると考えられる。

3. 予期せぬ「課外授業」との遭遇——リンカーンメモリアルとデモクラシーの理想

ところで、観光・ツーリズムの最大の魅力要素の一つに、訪問先の現地の人々との交流や出会いがある。今回の研修では、少々ユニークな形ながら、それは予期せぬ「課外授業」との遭遇という形でもたらされた。リンカーンメモリアルの場でボランティア職員による課外授業、いわば「アメリカのデモクラシー（民主主義）」に関するレクチャーに参加できるという幸運な出来事に恵まれたのである。きっかけは単純で、巨大な神殿のような建物の一角で、「なぜリンカーン大統領はこれほどアメリカ人に愛されてきたのですか？（“Can I ask you why Abraham Lincoln has been so loved by the American People?”）」と筆者がボランティア職員に質問したことから始まった。第16代大統領のアブラハム・リンカーンは、歴代のアメリカ大統領の中でも有数の人気を誇り、アメリカ国民に最も愛されてきた大統領の一人として知られている。もちろん「人気がある／有名である」のは周知のことだが、「国民から愛されている」理由を一度、現地の人に直接尋ねてみたかったというのが筆者の意図である。文献から得られる知識とは別に、アメリカを生きる国民の「声」として聞いてみたいという思いがあった。

どうやらこの質問が、ボランティア職員の魂に火を付けたらしい。その白髪の男性はこちらを向いて、ゆっくり話を切り出した。やがてその熱意のある語り口に、周りの人々も話を聞き始める。参加学生の多くが周囲を取り囲む。気が付けば、リンカーンメモリアルの左サイドで突然、英語の白熱講義がスタートしていた。要点をざっと伝えたと、次のとおりである。

「皆さんは、アブラハム・リンカーン大統領をご存じかな？ この高さ 5.8 メートルの巨大な像が、その人物なんだ。左手は、固くぎゅっと握られている。この建物の内部に展示されている石碑の文書は、有名なゲティスバーグ演説の一部で、そこには“**As a nation, we began by declaring that all men are created equal.**”という言葉が書かれている。これはアメリカ独立宣言をふまえ、「人はすべて平等に生まれた（創造された）」という原点に立ち戻って、当時のアメリカ人民に呼びかけたリンカーンの言葉なんだ。皆さんもご存知のとおり、アブラハム・リンカーンがアメリカ大統領に就任した当時、つまり 1860 年代は南北戦争の渦中にあり、国中で市民同士の紛争と殺戮が行われていた。北部は、産業革命後の第二次産業を軸とした産業構造にあり、奴隷制反対の立場であったのに対し、南部は、黒人奴隷の労働により成立している綿花や砂糖のプランテーション経営を軸とし、このため奴隷制が対立の争点の一つとなっていたんだ。

アブラハム・リンカーンはこのとき、アメリカ合衆国は自由で平等な市民から成る民主主義（デモクラシー）の国家であるという固い信念のもと、奴隷制は正義から外れるとして反対する立場を表明し、強い決断力をもって南北の分断が深刻化したアメリカの統合を実現していった。あのぎゅっと握られた拳と、固く結ばれた唇、そして強いまなざしは、いずれもリンカーンの「決断力」を象徴している。リンカーンは、ご存知のとおり、小学校しか出ていない。あとは自分で勉強して、弁護士になったんだ。リンカーン大統領の演説は、とても短いことで有名である。「人民の人民による人民のための政治」（“**the government of the people, by the people, for the people**”）という言葉でも有名なあのゲティスバーグ演説は、わずか 2 分という短いスピーチだった。だから誰にも分かりやすい内容なんだ。リンカーン大統領はわかりやすい言葉で、人々に熱く語りかけた。小学校を出たあと、独学で勉強したのだから、深い学識があるわけではないだろう。そして当時、そうした人も多かっただろう。ただ誰にも負けない「決断力」があって、それこそが南北戦争で分断されていた当時のアメリカ国民を一つの国家のもとへと再び統合する力となった。リンカーンがいなかったら、今も分断されたままだったかもしれない。今なおアメリカ国民に深く愛されているのは、そういう理由なんだ。



図2 リンカーン像
(2019年9月、著者撮影)

ところで、日本語で“experiment”は何て言うのかな。ああ「ジッケン」ね。民主主義（デモクラシー）というのは、一つの「実験（ジッケン）」なんだ。一つのゴールや答えがあるわけではない。みんなで議論をして、何が正しいか、何が理性にかなっているかを、意見を出し合いながら探し求めていく。だから間違えることもあるし、試行錯誤をしながら、前進していくんだ。このあとこの建物の向こう側へ行くと、マーチン・ルーサー・キング牧師の像も見るができるよ。キング牧師は、知っているね。キング牧師は、リンカーンのゲティスバーグ演説から 100 年後の 1960 年代に、根強く残る黒人差別の問題に対して立ち上がり、公民権運動のリーダーとして、有名なワシントン行進を行ったんだ。その出発地点に、キング牧師の像がある。そこでキング牧師の石像を見てごらん。足の下半分が石の中に埋め込まれている。それは、行く先が決まっていなことを象徴しているんだ。どこへ向かうかはわからないが、それでもとにかく前進を続けてゆく。それは「実験」の精神であり、それもまた民主主義（デモクラシー）の象徴なんだ。」

おそらく小一時間は続いたのだろうか。リンカーンメモリアルの白髪のボランティア職員による、いささか唐突に始まった英語での白熱講義に、観光学部 of 研修ツアー一同の中には、戸惑った学生も少なくなかっただろう。だが、それを語るボランティア職員の熱意は、聴衆の注意を集めるだけのエネルギーに満ちていた。2009 年にアメリカ史上初めての黒人大統領として、第 44 代バラク・オバマ大統領がまさにこの首都ワシントンで就任演説を行ったという事実もまた、こうした民主主義（デモクラシー）という「実験」の延長線上にある出来事なのだろう。そんなことを考えながら、固有の感慨に浸って歩いていると、最後に帰り際、「リンカーンがなぜあのように語らなければいけなかったのか、なぜ闘わなければならなかったのかを君たちに伝えたかったんだ」と、当のボランティア職員はもう一度、研修ツアー一同にわざわざ声をかけて来てくれた。

以上のように、「なぜリンカーン大統領は、これほどアメリカ人に愛されてきたのか」という問いは、今なお重要なインパクトをもっているようだ。つまり、アメリカという国の根幹に内在する、民主主義（デモクラシー）という理想の原点を呼び覚ます主題と関わっているのだ。21 世紀の現代世界では、グローバル資本主義の展開とともに、ますます世界的な規模で格差と分断が深刻化している。その震源地アメリカは、GAFA 率いるデジタル産業と第 4 次産業革命のフロンティアであると同時に、2017 年のトランプ政権発足以降、「アメリカ・ファースト」に基づく国際政治や経済政策が取られる中、白人至上主義（white supremacy）をはじめ、メキシコ国境での壁（Trump Wall）建設に象徴される移民排斥の動き、さらに再燃したアフリカ系アメリカ人（黒人）への暴力・差別問題、それに激しく抗議しつつ全米各地で台頭した BLM 運動（“Black Lives Matter”）のように、「格差と分断の嵐」が国中を激しく吹き荒れ、全米が動揺することとなった。

2020 年 11 月の大統領選挙で、バイデン新政権への移行が決定的となる中で、このアメリカ中を吹き荒れた「格差と分断の嵐」が今後どうなるのか、そしてそこで危機にさらされてきた民主主義（デモクラシー）の底力があらためて新たな輝きを見せるのか、われわれは今そうした歴史の瞬間に立ち会っている。その意味でも今回のアメリカ研修での「課外授業」は、それから一年

以上を経た現在のわれわれにとっても、新たに現実を捉え直す契機を与えてくれる、新鮮かつインパクトの大きな出来事であったといえる。

4. 参加学生の意識と教育効果について

以上は、2019年度アメリカ研修における教育プログラムの側面である。これをふまえ、次に参加学生が今回のアメリカ研修をどのように体験・経験したのかという観点から、参加学生21人を対象に実施した出発時／帰国後アンケートの結果をそれぞれ紹介しておきたい。

4-1. 出発時アンケートの結果

出発時アンケートでは主に、(a) 海外旅行・渡航経験、(b) アメリカ研修についての期待度、(c) 各ツアー目的地への興味・関心、(d) 参加理由の具体的な要素、(e) 英語学習への意識について尋ねた。

まず(a) より、約三分の一の参加学生にとって今回が初めての海外経験になることが確認できた。次に、(b) 研修の期待度については、「とても期待する」が81%、「期待する」が19%と、総じて期待が非常に高いことが確認された。

(c) 各ツアー目的地（ボストン、プリマス、ワシントンD.C.、フロリダWDW）への関心の度合いについては、「全く興味なし」から「大いに興味あり」まで5段階で評価してもらった。各回答は5段階評価で、〈-5点、-3点、0点、3点、5点〉のスコア形式で集計した（以下同様、4段階評価の場合は0点を除く）。平均スコア（以下「スコア」と表記）は高い順に、フロリダWDW（4.8点）、ワシントンD.C.（3.4点）、ボストン（2.7点）、プリマス（1.9点）となった。参加学生にとって、フロリダWDWへの関心が最も高く、建国の歴史と関わりの深いプリマスへの関心が最も低いことが判明した。

(d) 研修への応募・参加理由については、スコアの高い順に、①「テーマパークの運営法・戦略を知りたい」（4.8点）、②「海外旅行を経験したい」（4.4点）、③「海外での学修をつうじて見聞を広めたい」（4.3点）、④「米国の歴史・文化を学びたい」（4.1点）、⑤「米国の首都を訪れてみたい」（4.0点）、⑥「グローバル世界の中心を体験したい」（3.9点）、⑦「博物館・ミュージアムの演出・仕掛けを学びたい」（3.4点）、という結果となった。総じて参加学生にとっては、〈テーマパークの運営法・戦略への関心〉（上記①）、および〈海外旅行を含む海外経験への関心〉（上記②③）が最大の参加理由となっていること、また〈米国の歴史・文化への関心〉（上記④）および〈米国の首都やグローバル世界の中心への関心〉（上記⑤⑥）がこれに次ぐことが判明した。

(e) 英語学習については尋ねたところ、「英語学習に興味あり」（4.0点）、「興味はあるが、英語が苦手な自信がない」（2.5点）、「将来、語学留学や海外生活を経験したい」（2.1点）、「ふだんから学習面で努力している」（1.4点）、「アメリカ研修に向けて新たに努力した」（-0.1点）、という結果となった。英語学習に関心をもつ者がほぼ全員に近く（21名中20名）、また大半の学生が将来の語学留学や海外生活に憧れを感じ（21名中16名）、同じく日常的にも英語学習の面で努

力をしていることが判明したが(21名中15名)、その一方で、大半の学生が英語に自信がなく苦手意識があると回答している(21名中17名)。

最後に、「アメリカ研修中とくに心がけたいこと、発見したいこと、期待すること」について自由回答で尋ねたところ、「現地の人々と英語でコミュニケーションを多く取るようにしたい」、「アメリカの文化、異文化を経験したい」(各7人)といった声が多く見られた。

4-2. 帰国後アンケートの結果

帰国後アンケートでは、(a) 今回のアメリカ研修に参加しての満足度、(b) 各ツアー目的地への満足度、(c) ツアー中の各要素への満足度、(d) 今後の海外研修や海外経験などへの意欲、(e) 英語学習への意欲について尋ねた¹¹⁾。

まず、(a) 研修の満足度は「とても満足である」が約94%であり(スコア4.9)、「期待」と比べてどう感じるかを尋ねた結果でも、「期待を上回るほどとても満足した」が約72%、「期待と同程度に満足した」が約28%であった(スコア4.4)。つまり今回のアメリカ研修について、総じて高い満足度を確認できた。

次に、(b) 各ツアー目的地(ボストン、プリマス、ワシントンD.C.、フロリダWDW)の満足度については、スコアの高い順に、フロリダWDW(4.9点)、ボストン(4.1点)、プリマス(3.1点)、ワシントンD.C.(2.8点)となった。フロリダWDWは事前の期待感、帰国後の満足度ともに高いことが判明した一方で、出発時に期待感が低調であったボストンとプリマスが、帰国後には比較的高い満足度を獲得していた点は、興味深い結果であるといえる。

(c) ツアー中の各要素については、スコアの高い順に「添乗員・ガイド」(4.1点)、「ホテル・宿泊施設」(3.3点)、「航空機・航空会社」(3.1点)、「ツアー価格」(1.1点)、「食事」(0.9)点という結果となった。スコアの低い「食事」「ツアー価格」について、自由回答欄を確認すると、「(現地での食費・交通費・入場料等がツアー価格に含まれないので)費用が予想よりも高かった」「ホテルに食事が付いていると参加メンバーとの交流がもっとできてよかった」などのコメントが見られた。また「ホテル・宿泊施設」の満足度は高いものの、一部の宿泊施設では不満が表明されていた¹²⁾。

(d) 今後の海外経験への意欲として、「将来、さらに海外旅行を経験したいか」については、すべて参加学生が「当てはまる」と回答し(スコア5.0)、「ほかの海外研修にも参加したいか」についても「当てはまる」(12人)と「やや当てはまる」(5人)で約95%と、大半の学生が肯定的に回答した(スコア4.0)。また「今後、世界各国の歴史・文化を学びたいか」という点でも、約95%の学生が肯定的に回答していることが確認された(スコア3.8)。今回の海外経験をつうじて、海外渡航や海外研修への意欲が高まったこと、また歴史・文化面に力点を置くアメリカ研修のねらいどおり、「世界各国の歴史・文化」への知的関心が喚起された面があることを指摘してよいだろう。

最後に、(e) 英語学習について、「アメリカ研修中、英語に苦労したか」という点では、参加学生の全員が「当てはまる」「やや当てはまる」と回答した(スコア3.6)。また、「今後は英語学習に努力したいと思うか」という点を尋ねると、全員が「当てはまる」を選択し(スコア5.0)、学

習意欲の向上が確認された。さらに「将来、語学留学や海外生活を経験したいか」を尋ねると、「当てはまる」「やや当てはまる」と回答した人が全体の9割近くに上り（スコア 3.3）、出発時アンケートの結果（スコア 2.1）と比して結果が上昇した。

以上の結果から、今回のアメリカ研修での現地経験をつうじて、多くの学生が英語学習の必要性を痛感したこと、また学習意欲の向上や将来的な語学留学や海外生活への意欲の高まりを確認できたといえるだろう。実際、自由回答欄には、「言葉や文化が異なる人たちとの交流を持てたことが自分にとって大変貴重な経験となり、さらに多くの国のことを知りたいと感じた」、「日本とは違う文化や人間性の人々と交流できて、自分の知らないことをたくさん知ることができた」、「アメリカの文化を中心に学ぶことができた研修だった。初めての海外で、日本との違いを体感できたことが研修をとおしてよかったことの一つだった」、「アメリカ人の自由な国民性をとても気に入った。日本人とは対照的で、フレンドリーであった。初めて日本を出てみて、世界の広さを実感した」などの感想やコメントが散見された。

5. 今後の課題と展望

以上のように 2019 年度のアメリカ研修は、研修・教育プログラムの全体をつうじて順調に進捗し、総じて一定の成果を実現できたと総括できるだろう。参加学生からは、異文化の人々との出会い、英語でのコミュニケーションによる交流の経験、そしてアメリカ文化や日本文化との差異の感慨など、いずれも新鮮な感慨や豊かな発見と感動にあふれ、貴重な経験を得たことを伺わせる声が多く聞かれ、多くの学生にとって今後の将来に役立つ経験の出発点になったと考えられる。

なお、今回の研修で浮かび上がった課題点にも言及しておきたい。第一に、研修ツアー二日目のボストンからプリマス訪問への移動方法である。徒歩と公共交通機関（トラムやローカルバス等）を乗り継ぐ形でプリマス・プランテーションを訪れる往復ルートは、現地での貴重な経験となる一方、移動時間や待ち時間が長く、また乗継ぎのリスクが多く、しかもコストが高いという問題があり、次回以降はその解決において、バス1台をチャーターしたほうが望ましいということが判明した。詳細は注記のとおりである¹³⁾。

第二に、より些細な論点ではあるが、ワシントン D.C.からフロリダへの移動を経てホテル到着時間が夜9時頃と遅くなることから、その翌日にウォルトディズニーワールドでのバックステージツアーの予約を取ると、若い参加学生といえども体力的に容易ではない状況が生じることになる。このためバックステージツアーは、フロリダ滞在のうち二日目か三日目が望ましいということが今回あらためて確認された。

以上の二点については、直ちに修正が可能であることから、次回の機会にはプログラムの改善を実現したい。本報告における成果と課題の報告が、今後のアメリカ研修の継続とさらなる創造的な発展に寄与することを願う次第である。

註

- 1) なお添乗員は、前回 2017 年度のアメ리카研修でも担当を頂いた東武トップツアーズの N さんである。前回の研修では、小澤（2017）でも記したとおり、航空会社によるロストバゲージ 2 点をはじめ想定外の事態が多数生じ、特にハリケーン襲来による帰国時の度重なる航空便キャンセルと帰国日程の遅延は、研修ツアーの参加メンバーにも心身の負担をもたらした。そうした一連のトラブルに対して、プロとして見事に対応して頂いた同氏の活躍は、筆者の「2017 年度アメリカ研修報告」が根拠資料となり、2018 年度ツーリズム EXPO で「観光庁長官賞」（准グランプリ）に表彰される結果へとつながった。
- 2) つまり、他者に紹介できるためには自らが学んでおく必要があるという自己学習の意義をふまえ、参加学生自らがツアーの「受動的な消費者」としてではなく、「企画者・催行者」のように主体的に関わることをねらいとしたものである。
- 3) 参考文献としては、池上（2009）をはじめ猿谷（1991；2004）などの文献を参考資料として紹介するとともに、『地球の歩き方』など信頼性の高い普及版のガイドブックやウェブ情報を参照してよいこととした。
- 4) 岡本編（2004）ほかを参照。
- 5) 今回の読書課題は、わかりやすい文献を指定し、あらかじめピックアップした数章分と学生各自が選んだ箇所をあわせてレポート提出の対象とした。具体的には、マスメディアでもよく知られる池上彰の著書『そうだったのか！アメリカ』（2009 年）を課題図書とし、あらかじめ 2019 年 2～3 月に読んだうえで、内容の要約と感想を読書レポートとして提出させることとした。
- 6) 本節の記載については、小澤（2017）をもとに若干の語句調整を行ったうえで再掲している。
- 7) このモデル図とその背景については、小澤（2017）でより詳しく考察を展開している。
- 8) この点については、Snow（1993）の第 6 章に詳しい。
- 9) ボストンのフリーダムトレイル誕生の背景については、Pietrzyk（2011）及び公式ウェブサイトを参照。
- 10) 能登路（1994）、Gennawey（2013）ほかを参照。
- 11) 帰国時アンケートは、参加学生 21 名中、回答者は 18 名となった。
- 12) ボストンの宿泊施設については、前回 2017 年度のアメ리카研修でも不満が多く、Midtown Hotel Boston にかえて、今回は The Inn at Brookline を旅行会社に選定してもらった。それでも「冷蔵庫がない」（4 人）、「お風呂が流れない」（1 人）、「窓がない」（1 人）などの不満や苦情は見られたが、前回と比べると苦情やマイナス評価は減少しており、かつボストンの宿泊費用の価格帯の高さを考慮に入れると、今回は許容度の範囲にあるとの印象を受ける。
- 13) 往路は、①ホテル～徒歩、②トラム（市電）（2.9 ドル）Boylston Street 下車～徒歩～South Station、③高速バス～Exit5（高速出口）下車、④ローカルバス（1.5 ドル）乗車 15 分～プリマス市街を散策、⑤ローカルバス（1.5 ドル）で 30～40 分～プリマス・ブランテーションへというルートであり、帰路はこれを逆にたどるルートである。もともと旅行会社より紹介を頂いた移動方法であるが、2017 年度のアメ리카研修でも、日曜日に重なりとローカルバスが休業するなど、リスクの一要素となっていた。しかし今回の研修では、現地の交通法改正によりローカルバスが座席人数のみ乗車許可（＝立ち乗り禁止）となり、不確定要素が大幅に拡大した。実際このローカルバスは、もともと座席が 15 名ほどで、ツアー学生 21 名は一度に乗車できないために、現地で 2 グループに分かれて乗車するなど、緊急対応を取る必要が生じたのである。まずローカルバスに乗りかえる Exit5（高速出口）では、1 台のローカルバスでは人数が超過し、バス運転手に急遽もう 1 台を手配頂き、2 台でプリマス市街へ行く形となった。さらにプリマス市街からプリマス・ブランテーションへは、ローカルバスが 1 台しか行かないことから、急遽二つのグループに分かれ、1 時と 2 時の 2 台に分けて、片方のグループ約 10 名はプリマスの街並みを散策し、もう一方のグループ約 10 名が先にプリマス・ブランテーションへ行って時間帯を分けて見学する、

といった緊急対応を取る必要が生じた。担当教員（筆者）と添乗員とで手分けして引率を遂行した。さらに、ボストン～プリマス間の「高速バス」は、約 50 名乗りであるが、予約のうでで停留場に早く到着した順に乘客が乗る方式（“First Come & First Take”）であり、始発のローガン空港に近いボストン・サウスステーション駅から乗車する往路はともかく、帰路の高速バスはプリマスが途中駅であるため、空席分しか乗れないという不確定要素を伴っていた。こちらも帰りを急遽二つのグループに分けたが（15 時半と 16 時半）、2 便とも 10 名強だけ空きがあり、研修グループが乗ると 15 時半は残り 1 席、16 時半は残り 0 席（！）という形で、奇跡的に全員が高速バスに乗車でき予定どおりボストンに戻れたのである。上記いずれも添乗員 N さんの機転によって事なきを得たのであるが、一つ判断ミスがあれば、ツアー行程にも影響が生じた可能性があった。このようにボストン～プリマスの移動は、地下鉄と路線バス／高速バスを乗り継ぐ形で、往復 1 人 40 ドル、参加メンバー全員を合わせた 20 名超の移動費用は約 10 万円であり、所要時間は移動時間と高速出口などでの待ち時間を含め、往復でトータル約 7 時間を要するなど、金銭的・時間的コストの割にはリスクの高い方法であることが、今回の研修ツアーで再確認された。実際、コスト面ではバス 1 台をチャーターできる費用であり、しかもその場合、交通・移動時間は往復 4 時間ほどですむことが判明したため、次回以降は、ボストン～プリマス間の移動手段は、あらかじめバス 1 台をチャーターする形が望ましいといえる。

引用文献

- Gennawey, Sam, 2013, *The Disneyland Story: The Unofficial Guide to the Evolution of Walt Disney's Dream*, Unofficial Guides.
- 池上彰, 2009, 『そうだったのか! アメリカ』 集英社.
- 能登路雅子, 1990, 『ディズニーランドという聖地』 岩波書店.
- 岡本伸之編, 2004, 『観光学入門——ポスト・マス・ツーリズムの観光学』 有斐閣.
- 大木英夫, 1968, 『ピューリタン——近代化の精神構造』 中央公論社.
- 小澤考人, 2017, 「文化資源の演出プロセスを学ぶ——2017 年度アメリカ研修報告」『東海大学紀要 観光学部』 (8), 29-44.
- Pietrzyk, Cindi D., 2011, *Boston's Freedom Trail: Trace the Path of American History*, 9th ed., Morris Book Publishing, LLC.
- 猿谷要, 1991, 『物語アメリカの歴史——超大国アメリカの行方』 中央公論社.
- , 2004, 『検証アメリカ 500 年の物語』 平凡社.
- Snow, Stephen Eddy, 1993, *Performing the Pilgrims: A Study of Ethnological Role-Playing at Plimoth Plantation*, University Press of Mississippi.
- 竹田いさみ, 2011, 『世界史をつくった海賊』 筑摩書房.
- Thomas, Bob, 1994, *Walt Disney*, Disney Book Group. (=1995, 玉置悦子・能登路雅子訳『ウォルト・ディズニー』 講談社.)

研修報告

地域アイデンティティの形成 「観光文化研修」参加後の主体的活動について

服部 泰*

Recognizing Local Identity: Students' Independent Activities after Study Tour

Toru HATTORI

要旨

本稿は石川県鳳珠郡能登町および周辺地域を訪問した「観光学実習」について、「地域アイデンティティ」をキーワードとした報告である。特に、本実習の主たる学習材である能登町鵜川地区の「にわか祭」への参画によって、いかにして「地域アイデンティティ」が形成されるかを論じた。「にわか祭」のような伝統的祭礼への参画は、当該地域においてよそ者としての身体的自己を受容する行為であり、アイデンティティ形成期にある大学生にとっては大きな意味を持つ。また、「地域アイデンティティ」が新たなモチベーションとなり、実習参加者による主体的活動の発現がみられたことから、観光振興や地域活性化において「地域アイデンティティ」の醸成が果たす役割は大きいと考えられるのである。

1. はじめに

本稿は、2019年8月22日（木）から8月25日（日）まで石川県鳳珠郡能登町および周辺地域において実施された「観光学実習」、およびその後の参加学生の主体的活動についての報告を趣旨とする。特に、本稿では能登町に対する参加学生（地域にとってのよそもの）の「地域アイデンティティ」形成過程について論じることを目的に、1つの事例として今後の地域アイデンティティ研究の一助となることを目指す。

* 東海大学観光学部観光学科
投稿日 2020年11月27日 受理日 2021年1月10日

2. 本実習の概要

本実習は、石川県鳳珠郡能登町との連携のもと、能登町の観光振興や地域活性化に関わる学習を目的としている。特に、①能登町の観光資源の活用と保全に関する学習、②能登町を含む観光の広域連携に関する学習、③能登町鶴川地区のキリコ祭りである「にわか祭」を題材とした文化資源の保護、伝承、変容、ならびに観光振興に関わる学習、④無形の文化財と地域アイデンティティに関わる学習の4つを中心としている。

2010年に能登町と本学との間で包括提携が結ばれたのを契機に、2012年にゼミの実習として訪問を開始した。2014年には「にわか祭」への参画が始まり、2015年には「観光学実習」の科目名で単位化され、現在は隔年で開講するに至っている。2019年は8月22日(木)から25日(日)までの4日間で第4回の「観光学実習」が実施され、1年次生32名、2年次生15名、3年次生5名、4年次生7名の計59名が参加した。2019年は「のと里山空港」の利用促進事業に関わる学習も兼ねたことから、能登町の他に輪島市、珠洲市、穴水町の観光資源の視察を通して広域連携の課題を学習した(表1)。にわか祭の学習については、輪島キリコ会館への訪問、ならびに能登町役場における祭礼関係者の講話が挙げられ、能登半島に広く分布するキリコ祭りの一つである「にわか祭」の成り立ちや意味、意義を理解することを目的とした。他は広く能登半島の水産資源と農業資源を中心に視察を重ね、能登町および周辺地域の観光資源の理解に努めた。

表1 主な訪問地および活動(2019年)

訪問地・活動	市町村	訪問地・活動	市町村
輪島キリコ会館	輪島市	能登町役場(講話)	能登町
白米千枚田	輪島市	数馬酒造	能登町
曾々木海岸・垂水の滝	輪島市	松波酒造	能登町
揚げ浜塩田	珠洲市	九十九湾	能登町
能登ワイナリー	穴水町	たこすかし漁	能登町
鶴川地区(にわか祭り)	能登町	水産物加工処理施設	能登町

2019年実施の実習における主たる学習は「にわか祭」への参画であった。実習2日目となる8月23日(金)の午前に祭礼関係者の講話において「にわか祭」の概要や歴史を学習した。その後、59名の学生が魚町(うおまち)、天神、桜木、馬場出(ばんばで)の4地区に分かれ、各地区のにわか製作スケジュールに合わせてそれぞれ訪問し、にわか製作に関わった。24日(土)には早朝からにわか最終組み立て、清祓(安全祈願)、練り歩き、各家庭に招待されるヨバレ、ならびに夜の祭礼本番に臨んだ。いずれも地域住民とともに神事としての伝統的祭礼に参画することで地域における祭礼のもつ意味を身をもって体験した。併せて、住民への聞き取りによってにわか祭の意義や、能登町に対する住民の地域アイデンティティについて検討する機会ともなった。

3. 地域アイデンティティの形成

本実習の目的の1つが無形の文化財と地域アイデンティティに関わる学習である。とりわけ、無形文化財としてのにわか祭への参画は、地域アイデンティティの醸成という点で学生にとって大きな意味をもつ²⁾。

もともと「地域アイデンティティ」という概念は、少なくとも3つの意味において使用されてきた。1つ目は環境心理学を中心として使われる **place identity** であり、「アイデンティティの構成要素の土台となるものとしての物理的世界についての認知」(Proshansky et al., 1983: 59) と定義される。ここではアイデンティティは他者との関係性や社会的過程のみならず、物理的な環境との関連において形成されることが指摘されている。2つ目は人間工学や環境工学を中心に使われる **regional identity** で、「歴史的かつ地域的な社会化を通して形成されるアイデンティティ」(Raagmaa, 2002: 59) と定義される。1つ目の **place identity** が空間としての物理的世界との関係を重視しているのに対し、2つ目の **regional identity** は社会文化的な環境を含む意味での地域との関係を重視している。3つ目はより広義な意味を持たせた **local identity** であり「他地域の人々とは区別されるその地域の住民や、その場所自体のイメージを作り出す特徴」(Shao et al., 2017: 37) と定義される。この **local identity** は地域に関わる多様なイメージとしてのアイデンティティを含意する意図がある。

地域アイデンティティの概念は地域活性化の文脈においてよく使われる言葉だが、この3つの違いはあまり考慮されてこなかった。本稿で検討する地域アイデンティティは、実習参加者が当該地域に感じるアイデンティティを含めるものである。実習参加者にとっては当該地域に対する多様なイメージの形成がなされる点で **local identity** が最も近い概念であるが、**local identity** はあくまでも地域住民を対象とした概念である。その点では地域外の人々も当該地域との関係を形成できることから、**regional identity** の概念も併せた意味で地域アイデンティティを捉える必要がある。

地域アイデンティティと関連する概念としては他にレルフの場所の概念が挙げられる。レルフは地理学的空間としての「場所」(**place**) を定義し、場所は実存空間でありそこに関わる人々の思い出や歴史によって意味を与えられるとした (Relph, 1976: 45-48)。この「場所」とはまさに **place identity** としての地域アイデンティティが形成される空間を指す。つまり、地域アイデンティティとはこの場所に自己 (**self**) を布置する (**place**) ことを前提とする。この場合の自己とは直接経験を可能とする自己である。また、梶田 (1988: 17) によれば、自己意識が最初に芽生えるのは主に身体としての自己である。つまり、この身体的自己とはアイデンティティ形成の最も重要な要素の一つなのである。

無形の文化財としての伝統的祭礼に参画することは、まさに自己を当該地域に布置し、身体的活動によって自己を受容することである。本実習を例にとれば、にわか製作から最終組み立て、清祇い (安全祈願)、練り歩き、ヨバレ、祭礼本番においてにわかを担ぐ行為は、決定的な直接経験としての身体的自己を感じることであり、すなわち地域アイデンティティを形成することなのである。彼らの地域アイデンティティ形成とは、能登町を自らの場所として特別な結びつきを感

じることであり、能登町に愛着を感じることである。これは再訪意欲へつながるわけだが、いわゆる観光資源の魅力に対する再訪意欲ではない。実習の課題として課されるレポートにおいて、能登町の魅力への言及は表1で示したような具体的な観光資源ではなく、能登町の住民との活動に関わるものが9割を超える。自らをよそ者として明確に位置付けながら、「場所」としての能登町に自らの自己を布置し、住民とともに取り組んだ活動を身体的自己の活動として受容する過程が見て取れるのである(服部、2018: 58-59)。本実習の参加者は初訪問から延べ200名を超えるが、実習の複数回参加者が2割を超えている。基本的な行程を大きく変えることなく続けられている実習であるため、彼らは行程の効率化や内容の取捨選択を望むわけではないことがわかる。こうした複数回参加は身体的自己の受容としての地域アイデンティティの形成によるところが大きく、能登町への積極的な態度が醸成されると考えられるのである。

4. 地域アイデンティティにもとづく主体的活動の発現

地域活性化やまちづくりにおいて、いわゆる「よその、わかもの、ばかもの」の重要性が指摘されて久しい。もともとは企業や社会のイノベーションに端を発する「よその、わかもの、ばかもの」論であるが³⁾、地域活性化が地域イノベーションと同義に考えられることから地域活性化やまちづくりにおいて広く認知されてきた。本実習に参加する大学生は、まさにこの「よその、わかもの、ばかもの」の役割を期待される。すなわち、本来は当該地域内部に限定された伝統的祭礼であるにわか祭では、能登町における少子高齢化を背景に、祭の継続性や活気を取り戻すことに期待をして「よその、わかもの、ばかもの」としての大学生が受けて入れられているといえるだろう。

このような地域外の人々が地域に与える影響については様々に論じられてきた。例えば、柴田は地域活性化に参加する地域外の人々について、時に忌み嫌われ理解を超えた不可思議な存在でありながら、一方で外部からの知識の伝播者として地域の活性化をもたらす力の源にもなるようなアンビバレントな存在であるとしている(柴田、2006: 16)。確かに参加学生は能登町に対していかなる地域アイデンティティを持とうとも徹頭徹尾「よその」であり、その参加に疑問をもつ地域住民もいる。一方で、これだけ学生が熱心に参加しているのだから、にわか祭はそれだけ魅力的な祭だと実感したという話も地域住民からは聞かれる。この排他性と自尊感情のいずれにも「よその」が地域住民の地域アイデンティティ形成に寄与することがみてとれる。しかし、本稿において重要なことは、ハーマンが指摘するような、「よその」自身が「よその」であることにどのように折り合いをつけて当該地域と関わるのかということであり(Harman, 1988: 14)、さらにはその過程で「よその」の中いかに地域アイデンティティが形成されるのかということである。

2019年末から続く一連のCOVID-19の感染拡大を受けて、2020年5月に2020年8月開催予定であったにわか祭の中止が決定された。これに対して、6月には2019年の実習参加者59名の中の5名による新たな活動の提案が主体的になされ、実習担当教員へその案が示された。「観光学実習」が隔年開講であることから、彼らは2020年夏に能登町への再訪とにわか祭への参画を自

主的に計画していたが、それが叶わなくなった現状で、2019年の実習参加者を巻き込んだ遠隔でできる活動を検討していた。そこから議論が重ねられ、2019年のにわか祭に対する謝意と応援を表現しながら、能登町の魅力発信につながる動画の制作および発信が企画された。6月中旬には「にわか祭応援プロジェクト」と題して具体的な活動が開始され、実習に関わる能登町ふるさと振興課の担当者とも打ち合わせが行われた。

能登町ではこの活動が好意的に受け止められ、動画に関わるニュース配信や、能登町観光振興関連ウェブサイトでの情報発信、地域住民を集めた動画上映会などが企画された。また、本動画は、スマートフォンを利用した各自の撮影動画を編集する形をとったため、遠隔でも動画撮影に参加できることが可能となり、卒業生を含む過去の実習参加者にも撮影依頼がなされた。最終的には観光学部3期生を含む40名近くが北海道や九州から動画に参加することとなり、全国的なプロジェクトとしての意味合いが追加された。動画発信に関しては、能登町ローカルケーブルテレビ「eのとネットTV」のニュース番組「のとほっとらいん」内で動画が放送され、北國新聞(2020)に記事が掲載された。また、学生の積極的取り組みによりオープニングに使用するプロジェクトのロゴデザインは、2019年大阪G20のロゴデザインを担当した牛込幸男氏が担当した。動画は9分2秒となり、YouTubeおよびInstagram、Facebookにて発信された⁴⁾。総じて、学生の主体性と明確な目的意識によって短期間に企画から動画のリリースまでが行われたといえよう(表2)。なお、本プロジェクトは完全に学生の主体的活動として開始されたため、能登町への地域アイデンティティ醸成の観点から、実習担当教員はアドバイザーとしての役割にとどめ、関係者との調整を主とした。

表2 「にわか祭応援プロジェクト」活動の流れ

日時	活動内容
2020年5月	にわか祭の中止が決定
2020年6月6日	学生による活動の発案
2020年6月17日	能登町ふるさと振興課担当者への提案
2020年7月	動画撮影、撮影依頼および編集
2020年7月12日	ロゴデザイナーとの打ち合わせ
2020年8月13日	能登町ふるさと振興課担当者との打ち合わせ 動画案の確認、および発信に方法に関して
2020年8月21日	地元ケーブルテレビ「eのとネットTV」のニュース番組「のとほっとらいん」内で動画を放送
2020年8月22日	にわか祭りの本番開始予定であった20時頃に合わせて、Instagram、YouTubeならびにFacebookにて動画をリリース
2020年8月23日	北國新聞に動画に関する記事が掲載

今後はより詳細な分析が必要となるが、少なくともわか祭参画における参加学生の身体的自己の受容にもとづく地域アイデンティティの形成および醸成が動画作りのモチベーションとなったことは間違いない。無形の文化財に関わる観光振興や地域活性化の学習に取り組む際、具体的な体験学習としての伝統的祭礼への参画等は、参加者の身体的自己の受容において重要である。とりわけアイデンティティの形成過程にある大学生にとっては、自己の受容に基づく地域アイデンティティの形成に大きな意味があり、地域アイデンティティの形成過程を身をもって体験できるところに本研修の一つの意義がみられる。また、実習で形成された能登町への地域アイデンティティが、COVID-19の感染拡大を契機として、「よその」としての自身の位置づけを明確にしながら当該地域の地域アイデンティティを強化すること、それがさらなる主体的な活動へのモチベーションにつながり、ますます地域アイデンティティを強化する可能性がみてとれた。一連の活動が、こうした背景にもとづく主体的活動であることは地域住民にも理解され、今後も好意的に受け入れられる根拠となると考えられる。

5. おわりに

本稿および服部（2018）において、実習参加者の伝統的祭礼への参画が地域アイデンティティの形成および醸成に大きな役割を果たすことを示した。とりわけ重要なのは祭礼を通じて身体的自己を受容する過程であって、これはアイデンティティ形成期にある大学生にとっても意味のあることである。また、観光学実習の短期間において形成された地域アイデンティティであっても、何らかの契機を得ることで地域アイデンティティの強化が進み、主体的行動へ移る可能性が示された。

本事例は実習科目参加者のみならず、観光振興や地域活性化における地域アイデンティティの形成を論ずる際にも有効となるものである。観光振興や地域活性化を進める地域においては、新たな観光資源の創出や開発を続けることも重要であるが、伝統的祭礼を活かすことでいわゆるコミュニティ・ベースト・ツーリズムにつながるような、観光資源そのものの魅力だけではなく地域に関わる活動の魅力、あるいは地域住民の魅力を資源とする観光が創出できるのではないだろうか。そうした観光には、観光主体にも観光客体にも共通した地域アイデンティティの形成が有効であることはいままでのない。

註

- 1) にわか祭りの概要や、伝統的祭礼に関わる学習効果等については服部（2018: 53-59）を参照。
- 2) にわか祭りへの参画を通じた学生による地域アイデンティティの醸成については服部（2018: 58-59）を参照。
- 3) 例えば、真壁（2012）などを参照。
- 4) 能登町応援プロジェクト、2020年、「にわか祭応援動画—にわかに恋して—」、YouTube動画を参照。

引用文献

- 服部泰、2018年、「地域社会における伝統的祭礼について—能登町鶴川地区の「にわか祭り」を事例として—」、『東海大学紀要 観光学部』、第9号、53-59頁。
- Harman, L.D., 1988, *The Modern Stranger: On Language and Membership*, De Gruyter Mouton.
- 北國新聞、2020年、「能登・にわか祭中止で地元住民へ 東海大生感謝のビデオ」、2020年8月23日、朝刊、20頁。
- 梶田叡一、1988年、『意識としての自己—自己意識研究序説』、金子書房。
- 真壁昭夫、2012年、『若者、バカ者、よそ者—イノベーションは彼らから始まる！—』、PHP研究所（PHP新書）。
- Proshansky, H.M., A. K. Fabian, and R. Kaminoff, 1983, “Place Identity: Physical World Socialization of the Self,” *Journal of Environmental Psychology*, 3, pp.57-83.
- Raagmaa, G., 2002, “Regional Identity in Regional Development and Planning 1,” *European Planning Studies*, 10, pp.55-76.
- Relph, E., 1976, *Place and Placelessness*, Sage.
- Shao, Y., E. Lange, and K. Thwaites, 2017, “Defining Local Identity,” *Landscape Architecture Frontiers*, 5 (2), pp. 24-41.
- 柴田和子、2006年、「「よそもの」の行うまちづくりと地域住民」、『龍谷大学国際社会文化研究所紀要』、第8号、5-17頁。

研修報告

「シンガポール MICE とクルーズ」観光学研修報告

クルーズマーケットとシンガポールにおける IR 導入

神保 裕昭*

Report on MICE and Cruise Study Tour in Singapore

Hiroaki JIMBO

要旨

本稿は 2018 年度に実施した観光学研修の成果をとりまとめたものである。アジアでの MICE 誘致の取り組みや統合型リゾート (IR) 先進地であるシンガポールで関連施設を視察した。また、シンガポールから大型カジュアル船 *Voyager of the Seas* のアジアショートクルーズに乗船する体験を行った。これらの実体験から日本における統合型リゾート導入の在り方や日本のクルーズマーケットの成長戦略を考えサービスマネジメント領域の学修の教育的効果を高めることが研修の目的である。

1. はじめに

本研修は 2019 年 2 月 21 日 (日) ~ 2 月 26 日 (木) に 48 名の観光学部学生の参加により実施したものである。観光学部のサービスマネジメント分野のテーマである MICE の誘致策や MICE 関連施設を視察研修した。また、クルーズはシンガポール発着 3 泊 4 日の大型客船 *Voyager of the Seas* に乗船する体験を実施することでクルーズの現状と課題についての理解を深めた。

2020 年 2 月に横浜で発生した大型客船ダイヤモンド・プリンセス号での新型コロナウイルス集団感染に端を発し 3 月には世界中でクルーズの運航を停止が相次いだ。当初、政府は 1 月に統合型リゾート (Integrated Resort : IR) に関する基本方針を決定する予定であったが、コロナ感染対策を優先することにより決定は 2021 年 10 月に先送りされている。このような状況ではあるが、本研修で得た知見は感染の一定の収束後を見据え、将来のクルーズマーケットや統合型リゾート (IR) の在り方を考察する際に活かせるものである。

* 東海大学観光学部観光学科教授
投稿日 2020 年 11 月 3 日 受理日 2021 年 1 月 17 日

クルーズ客船は、窓のない内側部屋、シアターでのショー、ラウンジでのエンターテインメントやビュッフェスタイルの食事というクルーズ特有の特徴から感染の大きなリスクとなっている。そのため感染リスクの回避の実現などクルーズマーケットの回復には数年の時間がかかるといわれている。しかしながら、糸川（2020, p.14）は「クルーズ産業は、乗客を楽しませるだけでなく、日本でも地域経済の活性化に貢献してきたことは周知の事実である」と述べているように、日本におけるクルーズ産業は地域への寄与にとどまらず高齢化する日本の旅行マーケットの成長の柱となりうるものである。

シンガポールにおける MICE の誘致成功については、統合型リゾート（IR）の導入が大きく貢献している。シンガポールの成功の要因について現地視察から考察しておきたい。日本での統合型リゾートの導入については、J. ハイランド（2019, p.48）は下記の通り述べている。「歴史やストーリーは、そこがどこであっても必ず存在します。（中略）IR がその伝達役を担うべきだということです。それが叶えば、日本を訪れる外国の観光客は、単に IR での滞在を楽しむのではなく、この国の歴史や文化について学び、さらなる興味を持ってくれるに違いありません」。このように日本型 IR を成功裡に導入するために必要な取り組みや課題解決手法は、シンガポールで研修した手法や制度の成功事例が参考になるものと考ええる。

2. クルーズの歴史と定義

2.1 クルーズの定義

客船には新潟から苫小牧を結ぶ航路等、定期航路を就航している船舶運航会社がある一方で不定期船もある。一般的に何をクルーズというのか様々な解釈がある。クルーズとは何なのか、クルーズの定義についてクルーズアドバイザー認定委員会のクルーズ教本（2008, p.3）には次のように定義されている。

- ① 船に乗ること自体が旅行の主目的の一つであること。つまり、「船」そのものが主要な目的地（デスティネーション）であること。
- ② 航空機や鉄道などの代替・振替の輸送機関としての船旅ではないこと。
- ③ 船を単なる輸送機関としてではなく、船内でのレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが乗船の主目的になっていること。
- ④ 原則的に船内での宿泊が伴うこと。

クルーズ旅行は一般の旅行のように訪問する目的地よりも、カジュアル船、プレミアム船、ラグジュアリー船、さらには、どのクルーズ客船に乗船したいのかというクルーズ客船自体が旅の目的になっている。

2.2 定期客船からクルーズ客船への発展

1900年代の豪華客船というと1912年北大西洋上の氷山に座礁し沈没したタイタニック号が思い起こされる。もともとタイタニック号はクルーズ客船ではなくイギリスのサウサンプトンとニ

ニューヨークの大西洋を航行する定期客船であった。当時は、北大西洋のドル箱の定期航路として大西洋や太平洋を一定のスケジュールで運航されていた。やがて、1960年代から1970年代にかけて民間航空機の就航とともに定期客船は輸送の主役を航空機に譲り、次第に航路から撤退し定期客船としての役割を終えていった。

定期客船ではなく観光としてのクルーズ客船が世界で初めて世界一周クルーズが実施されたのは19世紀の終わり頃だった。定期船は移動を目的とするものに対して、様々なアトラクションがあるクルーズは乗船すること自体が目的である。それまで定期客船として使用していたP&O社の船「セイロン」がイギリスの事業家に売却されて富裕層のためのクルーズとして姿を変えていった。

2.3 現在のクルーズ旅行の原点

1960年代に定期客船が役目を終えた頃にカリブ海では新たなマーケットとしてのクルーズ市場が生まれた。フロリダのリゾート地マイアミを起点としたカリブ海を航海する旅客数1,000人程度の2万トンの客船を使った現代につながるクルーズである。この時代の中長距離輸送は国内航空機路線も各地に就航しており、米国内から航空機を利用してマイアミに到着しマイアミ起点のクルーズを楽しむという「フライ&クルーズ」という現在主流のクルーズ旅行の新しいビジネスモデルが出来上がっていった。

カリブ海クルーズの発祥であるノルウェー・カリビアン・ライン (NCL) は、マイアミを起点とした定期的なバハマクルーズを成功させた。その後、大量の旅客を取り扱うことによって一人当たりの運航コストを下げ、低廉なクルーズ料金の提供を実現する。それまで富裕層の船旅であったクルーズを誰でもが気楽に乗船できるレジャークルーズへと大衆化させることに成功した。

同時代に北欧で設立されたロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン (RCI) や1970年代にNCLから派生したカーニバル・クルーズ・ラインがマイアミを起点とするクルーズを展開することでカリブ海クルーズという新たなクルーズマーケットが確立していった。

米国でのクルーズマーケットが一気に普及してきた背景にはクルーズ専門の旅行代理店の存在がある。フライ&クルーズ商品はマイアミまでの往復航空券もセットになった商品であることから旅行代理店にとって販売が容易であることと、手数料も比較的高く、全米各地にCruise Only Travel Agentと呼ばれる専門旅行代理店の存在がクルーズ会社の代理店として機能しクルーズマーケットを拡大させてきたといえる。現在でも米国にはCruise Brothers、Sea and Fun、Compass Universal、Ocean BlueといったCruise Only Travel Agentと呼ばれる旅行代理店が多いが、日本では少ないのが現状である。

2.4 欧州の伝統的クルーズ客船

カジュアルで低廉価格なクルーズの大衆化を進めた米国のカリブ海クルーズに対して、イギリスの船会社に代表される等級を明確にした伝統的客船も時代に合わせたクルーズ使用船として建造されていった。1968年にイギリスの定期客船会社のキュナード・ラインが建造した大型客船

「クイーン・エリザベス2」は乗船客の等級別にレストランを用意するなど正に伝統的な時間に縛られない富裕層を意識したクルーズ船であった。その伝統は今でも受け継がれている。

2.5 日本におけるクルーズ客船

日本の客船も時代とともに航空機に取って代われ、戦後継続していた南米航路の移民船が1972年にクルーズ船に生まれ変わった。これが初代「にっぽん丸」である。その後、1980年には「新さくら丸」を改造してクルーズ船へと転換した。日本のクルーズの夜明けは1989年に北米のクルーズマーケットの成長をみて、新造船を新たなクルーズマーケットに投入した頃である。商船三井客船の「ふじ丸」、昭和海運の「おせあにつくぐれいす」、クリスタル・クルーズの「クリスタル・ハーモニー」、商船三井客船の「にっぽん丸」、日本クルーズ客船の「おりえんとびいなす」、1991年に郵船クルーズの「飛鳥」、1998年に日本クルーズ客船の「ばしふいっくびいなす」と、日本のクルーズ市場には短期間に多くのクルーズ客船が投入された。クルーズマーケットへの専用客船の投入の起点となった1989年を日本におけるクルーズ元年とすることができる。

このクルーズ幕開け時代においては個人マーケットでのレジャークルーズ需要は決して大きくなく各客船会社も集客には苦勞した時代でもある。このような時代にあって、日本のクルーズ客船は自治体の国際交流事業や青少年交流事業という団体の獲得および企業・組織団体の研修として利用された。筆者は1990年代前半に2回のチャータークルーズの企画運営に携わった。一つは自治体の教育委員会の青少年交流事業で新潟港から韓国釜山港までのチャータークルーズである。新潟県内の小学生高学年、中学生、高校生を対象とする青少年交流の船として往路の船内では訪問先である韓国の文化の理解をはじめ、リーダー育成のための船内研修を行なった。寄港地の釜山で下船し、釜山の学校との交流事業を行ない、学生との交流事業を終えて翌日に釜山港を出港する際には韓国の学生と交換したTシャツを着たデッキの日本人学生達は出港し、岸壁で徐々に姿が小さくなってゆく韓国学生達との別れを惜しんだ。日韓の青少年交流のすばらしさに加え、徐々に岸壁を離れてゆくシーンの中にさまざまなドラマがあり船旅でしか味わうことのできない旅情があるのもクルーズの良さである。

もう一つの事業は、ロシア極東との関係を強化し日本海側の拠点として目指していた新潟県が県民の文化交流事業として実施したものである。旅行会社が用船者として「にゅーゆーとびあ」をチャーターし、ウラジオストクを訪問した。ウラジオストク港はクルーズ船用港ではなく軍港であるため、CIQ設備もなく沖合に停泊し入国管が乗船し入国審査および税関審査を行う。そのため、釜山港と比較し手続きに大変時間がかかり、約500人の乗船客がなかなか下船できず大型客船に対応する入国管理業務充実の必要性を痛感した事例である。

3. クルーズマーケットの現況

3.1 日本のクルーズマーケットの現況

国土交通省が発表した「2019年の我が国のクルーズの動向」によると2019年の日本人のクルーズ人口は35.7万人(11.1%増)と3年連続で30万人を超え過去最高になった。客船の船籍別

にみると外国船は 23.8 万人（10.9%増）と増加し、日本船は 11.8 万人（11.3%増）と増加に転じた。

2019 年の外航クルーズの外国船利用者 23 万人に対し、日本船の利用者は僅か 8.2 千人である。この外国客船利用者の増加の要因は、大型化された客船による運航コスト低廉化による低価格で 1 週間程度の期間のフライ&クルーズ商品の増加によるところも大きい。それに加えて大型外国客船の日本への寄港や日本発着の運航を開始したことにより、日本人にとって低価格で 1 週間程度の船旅が身近なものになったからである。2012 年に「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」、その後 13.8 万総トンの「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が日本発着のカジュアルクルーズを開始した。2013 年には、「サン・プリンセス」、翌年には 11 万総トンの「ダイヤモンド・プリンセス」が日本市場に投入された。イタリアのカジュアル船のコスタクルーズは中国・韓国・日本の日本周辺国を寄港するクルーズを開始している。このように日本の代表的な「飛鳥Ⅱ」よりもカジュアルで低価格の船旅を楽しめる環境が整ってきたことが日本のクルーズ市場の成長をもたらしている。

3.2 世界のクルーズマーケットの規模

欧米中心にクルーズ客船の大型化が進んでいるが、客船の大きさとサービスグレードは比例している訳ではない。むしろ大型客船は低価格のカジュアル船としてクルーズの入門として多くの人に利用されている。クルーズマーケットは、(1)ラグジュアリー（プティックを含む）マーケット、(2)プレミアムマーケット、(3)カジュアルマーケットと大きく 3 つのタイプに細分化できる。

それぞれのマーケットカテゴリーの特徴は、ラグジュアリー マーケットは世界のクルーズ人口全体の約 2%で、1 泊 US \$ 400、10 泊以上の日数での比較的長い航海が多い。プレミアムマーケットは約 16%で、1 泊 US \$ 200 の 7 泊以上の航海である。カジュアルマーケットはクルーズ人口の約 80%を占める規模を持ち、1 泊 US \$ 70 で航海日数は 3 泊～7 泊程度の比較的短いクルーズである。

3.3 クルーズによる訪日外国人の推移

2019 年の日本へのクルーズによる外国人の入国者数は前年比 12.2%減の 215.3 万人となったが、これは最大旅客数である中国からの訪日クルーズ旅客が 174 万人と前年比で 14.5%減少したことが影響している。一方で香港等中国南部発は 39.5 万人（21.9%増）、台湾発は 28.8 万人（4.7%増）と訪日クルーズ旅客は増加した。

4. 観光学研修で乗船したクルーズ客船とクルーズの概要

4.1 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seas

本研修で乗船した客船は米国マイアミ本社の「ロイヤル・カリビアン・インターナショナル」社が保有する 1999 年就航当時世界最大の客船である。船内には数々のショップやレストランが連ねるロイヤルプロムナードと呼ばれる吹き抜けの街の通りそのものがあり、洋上の街がある客

船として話題になった。その他にはシアター、アイスリンク、スパ等乗船客を飽きさせない施設や毎日のプログラムが用意されている。総トン数は13万8千トンであり、5万トンの飛鳥Ⅱの3倍弱の大きさである。全長は311mあり、全客室数は1,643室、乗客数3,286人と一つの町が洋上にあるといっても過言ではない。

4.2 マリーナベイ・クルーズセンター (MBCCS) の出入国管理の検証

シンガポールには2つのクルーズ客船専用ターミナルがある。1991年にオープンした「シンガポール・クルーズセンター (SCC)」と利用者の増大に応じて2012年に新設された「マリーナベイ・クルーズセンター・シンガポール (MBCCS)」である。

今回利用したマリーナベイのMBCCSはバースが2つ(335mと360m)あり2艘の客船が同時に寄港可能である。バゲージは出国手続き前に集荷エリアにタグを付けて預けておけば乗船後に各部屋までポーターが荷物を運んでくれる。乗船客数が3,200人という大型船であるため、問題は出国手続きの列が長く、出国審査から乗船まで約1時間を要した。最終日の下船は8時15分から10時まで15分刻みで下船するグループ分けをしているため、それほどの混雑はなく税関検査場まで進むことができた。本船はマレーシアのパナン島へ寄港したが、一般的なクルーズ客船同様に寄港地での下船乗船は初日のチェックインの際に渡される“Sea Pass”カードのチェックと乗船時の手荷物検査だけで手続きは簡単であることが分かった。

4.3 クルーズ船内の概要

将来のクルーズマーケットを考えるためにはクルーズ客船内の生活や過ごし方を知ることが成長戦略を考える上で極めて重要である。そこで本研修で体験したカジュアル客船の船内生活や乗客の船上での過ごし方の概要を報告する。

船内夕食のメインダイニングでの座席は毎回指定されたテーブルで食事をとる。夕食は時間も指定される。同船では1回目が17時30分の「メインシーティング」で2回目は20時の「セカンドシーティング」の2回制となっていた。夕食時のドレスコードはカジュアル船であるため、初日は「カジュアル」の指定で、2・3日目は「スマートカジュアル」という指定になっている。今回の最大乗船客はインド人、次いで中国系で日本人は少なく、全体的にはかなりカジュアルな雰囲気であった。朝食、昼食は指定なくメインダイニング以外のレストランで自由にとることができる。無料のレストラン以外には有料の日本食、イタリアン、ステーキハウスといったレストランが用意されている。カジュアル船の中で有料レストランは追加料金がかかるがクラス上のプレミアム感を味わうことができる。

船内イベントについては朝から夜まで様々なプログラムが用意されており、船内で退屈にさせないような工夫がとられている。毎晩各客室には船内新聞が配られる。翌日のアトラクションプログラムのスケジュールから寄港地到着時の下船の順番、下船の方法などが記載されているので、翌日の行動計画を立てるために便利である。シアターショーやスケートショーなどの船内イベントは無料である。また、船内カジノ施設もクルーズの過ごし方には欠かせない娯楽である。船内

カジノへは入場制限があり、18歳以上の乗船客が入場可能である。また、カジノ営業は公海を航行中に限り営業される。

5. シンガポールにおける統合型リゾート（IR）

5.1 統合型リゾート（IR）導入の背景

シンガポールは1965年に、東京23区ほどの面積の国家で観光資源に恵まれない国家としてマレーシアから独立した国家である。そのため世界各都市からアクセスのよいシンガポールの地理的立地を活かしたMICE振興にもいち早く力を入れてきた。しかしながら、2000年代に入ると、香港ディズニーランド開園、バリ島やプーケット島のリゾート開発が進み、シンガポールの観光産業の国際競争力が低迷する。さらにアジア諸国におけるLCCの就航は、アジア諸国との競合に拍車をかけ、シンガポール観光産業に打撃となってゆく。

2005年に当時のリー・シェンロン首相が観光産業の低迷を打開するために統合型リゾート（IR）導入を表明し、「IR開発推進計画」が閣議決定された。この決定がシンガポールにおける統合型リゾート（IR）の導入のスタートラインである。当時シンガポールにおいても、ギャンブル依存症をもたらすカジノの建設という負の面だけをとらえられていた。リー首相はシンガポールに導入するものはカジノではなくホテル、レストラン、会議室、ショッピングセンターで構成される統合型リゾート（IR）であるということを強調する。IRという言葉がカジノではないという意味で広く使われるようになったのも2005年のシンガポールのIR開発推進計画からである。

シンガポール政府で2002年にカジノ導入案がまとめられた後、修正を重ね3年後の2005年4月に統合型リゾート（IR）の正式導入が決定された。カジノ導入の否決から一転、統合型リゾート（IR）の導入の決定までわずか3年という時間を考えると、その間の観光産業の国際競争力が如何に低迷していたかがわかる。

5.2 統合型リゾートの運営形態

シンガポールにおける統合型リゾート（IR）導入の可否判断をするために2004年に事業案を世界の事業者から公募を行なった。その結果シンガポールにおける統合型リゾート（IR）の事業運営の骨子は下記の内容とすることも統合型リゾート（IR）導入と同時に決定された。

- ① マリーナベイとセントーサの2つのエリアに異なったコンセプトの統合型リゾート（IR）を開発すること。このことにより幅広い客層に対して集客が可能になる。
- ② マリーナベイはMICEを柱としたビジネス需要客を中心に集客し、セントーサはファミリー層がリゾートを楽しむために訪れる場所となり、単なるカジノではなく品質の高い統合型リゾート（IR）の実現が可能となる。

6. 統合型リゾート（IR）導入による社会的代償への対応

6.1 統合型リゾート（IR）導入によるマイナスの影響への対処の骨子

統合型リゾート（IR）導入決定時に考えられた対策は、ギャンブル依存症やマネーロンダリング等の社会へのマイナスの影響の可能性を予測し、規制を行うことで対処することで可能であると考えた。そして経済効果など社会へのプラス面を考え、2006年のカジノ法案に管理と規制が盛り込まれた。

【対処への実施策の骨子】

- ① シンガポール国民および永住権取得者に対するカジノ入場料の賦課
1日あたり S\$ 100、または年間 S\$ 2,000
- ② 財政困窮者、社会的支援を受けている者のカジノ入場禁止
- ③ カジノ内でのシンガポール国民への信用貸の禁止
- ④ 国内メディアのカジノ広告の禁止
- ⑤ カジノ入場料からの収益は他のギャンブルどう同様に政府収入とし使途は慈善目的とする。
- ⑥ ギャンブル依存症問題に対応する国家賭博問題対策協議会（NCPG）などの相談・治療機関の国家的枠組みの整備
- ⑦ マネーロンダリング対策として取引額が S\$ 5,000 以上の場合の本人確認と報告義務を定めている。

6.2 カジノ運営の管理・規制

社会へのマイナスの影響に対応するために 2 か所の統合型リゾート（IR）の開発と並行して、管理・規制の体制を整備することが求められる。カジノ管理法に基づいたカジノ運営の管理、規制を所管するカジノ規制庁およびギャンブル依存症などギャンブルに起因するマイナス面から国民や社会を守るための管理、規制を所管する国家賭博問題対策協議会を組織化し整備を行った。

カジノの管理・規制については、カジノを運営する事業者の内部の監視やマネーロンダリング対策だけでなく、カジノ規制庁承認の機器メーカーからの納品、機器修理の報告等カジノで使用するゲーム機器の管理と規制に及ぶ。また、カジノ事業を行うための認めるライセンス制による管理とカジノ事業者の契約の監視と税制についても管轄する。

カジノ税や法人税の税制についてはカジノ事業を担う事業者がその国で事業に投資するか否かの判断基準に影響するものであり、シンガポールの税制は事業者にとって誘致する良い条件だったといえる。売り上げに対するカジノ税は顧客層により異なった税率を設定している。一般顧客は 15%と世界的に見て低水準である。また、カジノ内口座に S\$ 10 万以上の預金を持つ富裕層の特別顧客の売上に対しては 5%としている。法人税も国際的水準より低い 17%となっており多くのカジノ事業者を誘致する上で好条件となっていた。

ギャンブル依存症など社会的代償については、統合型リゾート（IR）毎のカジノ場の面積を 1.5 万 m² 以下の規制を行っている。マリーナベイサンズの MICE 施設は 12 万 m² であり、統合型リ

ゾート（IR）全体に占めるカジノ面積の比率は 12.5%である。また、リゾートワールドセントーサは全体の面積が 4.9 万 m² に対してカジノ面積は 30.6%である。日本でのカジノ面積規制案は IR 全体の 3%以下であることからシンガポールよりも厳しい基準を検討している。

カジノ入場回数制限、入場禁止を定めたギャンブル依存症対策として 3 種の入場排除プログラムがある。(1) リスクがある人が自己申告で入場を禁止する自己排除プログラム、(2) リスクがある人の家族、配偶者が入場を禁止する家族排除プログラム、(3) 自己破産者、経済援助を受けている者、低所得者公営住宅に住む者等法令に基づきカジノ入場を禁止する第三者排除プログラムである。

7. 統合型リゾート（IR）導入後の状況・経済効果

シンガポールに 2 つの統合型リゾート（IR）が開業する前年の 2009 年の観光客数は 970 万人、観光収入は S \$ 120 億（1 兆円）と低迷していたが、2010 年にマリーナベイサンズおよびリゾートワールドセントーサがオープンし観光産業は回復傾向に転換する。2013 年の観光客数は 1,560 万人、観光収入は S \$ 235 億（1.9 兆円）と増加し、2018 年には観光客数 1,850 万人、観光収入 S \$ 271 億（2 兆 2,493 億円）と順調に拡大している（表 1）。観光収入の内訳は、構成比で宿泊費 21.1%、買い物 19.7%、飲食 9.5%といずれも前年から減少しているが、IR を含む観光・エンターテインメントは 21.7%の S \$ 44.72 億（4,774 億円）と前年比 6.1%の増加している。直接的に IR により生み出された観光収入は S \$ 45 億（3,735 億円）に及んでいることがわかる（表 2）。

表 1 観光客と観光消費額の推移

	2009 年	2011 年	2013 年	2018 年
観光客数	970 万人	1320 万人	1560 万人	1850 万人
消費額	1 兆円	1.8 兆円	1.9 兆円	2.2 兆円

出典 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所
(2020) を基に筆者作成。S\$1.0=JPY83 で換算。

表 2 シンガポール観光収入の内訳（2018 年）

費目	消費額（億円）	構成比（%）
観光・エンターテインメント	4,774	21.7
宿泊	4,642	21.1
買い物	4,334	19.7
飲食	2,090	9.5
その他	6,160	28

出典 源（2019）を基に筆者作成。S\$1.0=JPY83 で換算。

次に、シンガポールの 2 か所の IR の売上と IR 全体の収入に占めるカジノ収入を見ると全体の収入の約 80%を占め、IR 運営をカジノ収入が支えていることがわかる（表 3、表 4）。

また、IR の開業による観光収入の貢献だけでなく、カジノ運営はカジノ管理法に基づいた様々な政府歳入ももたらしている。カジノ入場料による 2013 年の収入は表 5 のとおり S \$ 1.79 億（148.9 億円）となっている。

表3 マリーナベイサンズの収入構造

単位：億円				
	2010年	2011年	2012年	2013年
カジノ収入	1,104	2,459	2,362	2,457
宿泊収入	1,028	278	338	374
店舗収入	48	143	162	160
カジノ収入の割合	50.6%	85.3%	82.5%	82.1%

出典 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所
(2015) を基に作成。USD1.01=JPY104 で換算。

表4 リゾートワールドセントーサの収入構造

単位：億円				
	2010年	2011年	2012年	2013年
カジノ収入	1,962	2,241	1,973	1,817
宿泊収入	286	422	464	549
店舗収入	2,248	2,662	2,438	2,367
カジノ収入の割合	87.3%	84.1%	81.0%	76.8%

出典 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所
(2015) を基に作成。USD1.01=JPY104 で換算。

表5 カジノ運営に係る政府歳入

単位：百万円				
	2010年	2011年	2012年	2013年
カジノ収入	2,018	2,079	2,150	3,117
ライセンス申請料	1,049	61	165	70
罰金	0.3	79	1,512	63
カジノ入場料	3,470	18,589	15,165	14,893

出典 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所
(2015) を基に作成。S\$1.0=JPY83 で換算。

表6 ギャンブル依存症患者数などの割合の推移

	2008年	2011年	2014年
ギャンブル依存症患者数の割合	1.2%	1.4%	0.2%
ギャンブル問題を抱える者の割合	1.7%	1.2%	0.5%
計	2.9%	2.6%	0.7%

出典 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所
(2015) を基に作成。S\$1.0=JPY83 で換算。

8. 研修の成果

今回の研修では、出発前事前研修と合わせシンガポールの観光政策、クルーズマーケットの成長性について学んだ。シンガポールの観光政策については、観光を経済成長の手段として位置付け、量より質を重視し、統合型リゾート（IR）が観光産業を牽引することを目標としている。実際に統合型リゾート（IR）を含めた観光施設を視察し説明を聞くことで理解を深めることができた。

クルーズ市場の成長性については、2020年から2026年の間に世界で32隻のクルーズ客船の建造が計画されており世界のクルーズマーケットの成長の潜在力について学んだ。クルーズは日本人のアウトバウンドだけでなく、訪日外国人観光客の人数拡大に大きく寄与してきた。寄港地を持つ地域にとっては着地型観光の工夫と充実を図ることで、これまで以上に地域での消費拡大といった経済効果を期待できる潜在力を持っている。世界で大型客船が投入されている現代のクルーズ客船に対応する埠頭や旅客ターミナルといった港湾施設の整備や入国管理、税関管理などの機能強化をすることにより地域へのクルーズ客船寄港誘致を推進できる。観光学部のサービスマネジメント群の講義科目で学んできたことを本研修で実際に視察体験することで理解を深め、今後の日本の観光産業を考える上での貴重な研修となった。また、日本の将来の旅行市場を考える際のテーマの一つであるクルーズについては、実乗船し船内生活を体験したことで、コロナ禍におけるクルーズの在り方について具体的な方向性を見出すための指針となるものと考えている。

MICE や地域観光に期待できる統合型リゾート（IR）の導入については単にシンガポール版統合型リゾート（IR）を持ち込むのでは成功しない。J.ハイランド（2019,p.48）は、統合型リゾート（IR）は日本を訪れる外国人に日本の文化、歴史、伝統を伝達するものであると述べているように国際会議の誘致には日本独自の伝統文化の魅力を発信する必要がある。日本における統合型リゾート（IR）の在り方、懸念されている様々な共通課題、MICE 誘致の競争力について考える際に、統合型リゾート（IR）先進地であるシンガポールで学んだ政策や事例が多く参考となる。

引用文献

- 糸川雄介（2020年）「非3密の工夫が自由とゆとりを生む」『トラベル・ジャーナル』第57巻（2020年8月31日号）14-15頁。
- 源卓也（2019年）「2018年の外国人来訪客数、3年連続で過去最高を更新」（JETRO ビジネス短信, 2019年3月4日）<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/03/fce55ad1765bf5ee.html>（閲覧日2020年8月4日）。
- 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所（2015年）「シンガポールにおけるIR（統合型リゾート）導入の背景と規制」『CLAIR REPORT』, NO.417, <http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/docs/417.pdf>（閲覧日2020年8月3日）。
- 一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所（2020年）「シンガポールの政策 観光政策編」http://www.clair.org.sg/j/wp-content/uploads/2020/03/20_kankoseisaku.pdf（閲覧日2021年1月18日）。
- 社団法人日本外航客船協会（2008年）『クルーズアドバイザー認定委員会 クルーズ教本』一般財団法人日本外航客船協会。
- ハイランド, ジョンソン（2019年）『IRで日本が変わる——カジノと観光都市の未来』角川新書。

実習報告

レジャー・レクリエーション実習（夏季）

西表島をフィールドに自然資源を活かした観光を考える

遠藤 晃弘*

Field Trip Report on “Leisure Recreation Practicum (Summer)
in Iriomote Island” in September, 2019

Akihiro ENDO

1. はじめに

本稿は、サマーセッション科目「レジャー・レクリエーション実習（夏季）」として2019年9月2日（月）～9月11日（水）（9泊10日）の期間に沖縄県八重山郡竹富町（竹富島・西表島）で実施した学外実習の報告である。美しい自然資源は観光客を引き付けるが、管理能力を超える観光客が押し寄せると、オーバーユースやオーバーツーリズムといった悪影響が生じる。これらは貴重な自然資源を有する国内外の地域にとって頭を抱える問題となっている。貴重さとともに、もろさも抱える島の生態系をどのように守っていくのか。観光客が来ることで自然が守られ、利用環境もよくなり、地域が活性化する観光の仕組みを検討する。なお、竹富島における実習内容は、本稿と切り分けて報告を行うことにしたい。

2. 実習の目的

東海大学は、西表島（沖縄県竹富町）に沖縄地域研究センターを設置し、亜熱帯地域における自然科学系の研究のみならず、社会的・文化的な研究も含めた総合的な研究を展開している。島内に研究施設は2つあり、事務局機能を有する浦内施設（2001年開所）と、船で渡って入る網取施設（1976年開所）がある。全国からの共同利用研究施設として、年間延べ3,000人の研究者や学生が利用する東海大学ならではのユニークな施設である¹⁾。

西表島は、エコツーリズムについて、小笠原や屋久島と共に先駆的な取り組みを行った地域であり、1996年に国内初のエコツーリズム協会を発足している²⁾。それまで相反するものと考えら

* 東海大学観光学部観光学科講師
投稿日 2020年12月31日 受理日 2021年1月20日

れてきた観光振興と環境保全を融合・両立させようとする取り組みが進められてきた。西表島エコツーリズム協会の設立をかわきりとして、全国でエコツーリズム推進を目指した推進組織や地域組織の設立が見られるようになった。2007年にエコツーリズム推進法が成立し、翌年に施行されるまでの過程の中で、西表島から発せられた問題提起や課題解決に向けた取り組みの事例は、国内のエコツーリズム推進・発展に貢献してきた。今日では、エコツーリズムの概念は、地域固有の歴史・文化や自然環境を保全しながら、持続的に地域の活性化を図るものとしてサステナブル・ツーリズム（持続可能な観光）をキーワードとした、これからの観光のあり方を考える上での根幹を成すものとなっている。さらに、日本の豊かな自然資源を体験できるエコツーリズムは、ニューツーリズムのひとつとして観光立国推進基本計画（2012年）に位置づけられ、地方創生的手段としても期待されている。エコツーリズムは、農業や漁業等の第1次産業や、農産物や海産物を加工する第2次産業と連携したツアーづくりをすることによって、地方の隠れた魅力を引き出し、地方創生への強力な手段のひとつとして考えられている。

これらの背景を踏まえ、西表島が、エコツーリズムを学ぶ上で象徴的かつ重要な地域であると同時に、東海大学沖縄地域研究センターが設置されているという好条件を活かし、本実習は3つの要素で学習内容を設定した。第一に、沖縄地域研究センターを拠点として、西表島ならではの自然資源がどのようなものかを体験として学ぶことである。マングローブの森や、湾内のサンゴ、山や川に生息する生物などを実際に自分の足で歩きながら観察し、多様性に富んだ西表島の自然の本質やその保全活動について考える。第二に、伝統的な歴史を今に受け継ぐ小さな「集落」に滞在させてもらい、島の暮らしと観光のつながりについて学ぶことである。島民から、祭事や文化、風習について教えてもらい、自然と共に生きる暮らしの文化を体験する中で、観光とのつながり考える。第三に、観光利用と環境保全の両立について、世界自然遺産登録に向けた取り組みの把握や、リゾートホテルの立場から観光客誘致の戦略や環境負荷軽減の取り組みについて学び、観光振興が地域にもたらすインパクトを学ぶことである。島内における包括的な観光利用に対する管理の在り方について自ら考える機会とする。これら3つの柱からなる実習を通して、西表島をフィールドに、どのようにすれば、美しい自然や伝統文化を残しながら、地域社会が持続的に発展できるのかについて考えていきたい。

表1 本実習における主な学習内容（西表島）

月日	主な学習内容
9月5日（木）	環境省西表野生生物保護センター（レクチャー：イリオモテヤマネコの生態と保全） 沖縄地域研究センター（ガイダンス：西表島における実習内容について）
9月6日（金）	集落プログラム ①人と自然の共生する島の暮らし（祖納集落にて手わざ体験） ②レクチャー：祖納集落における暮らしと文化
9月7日（土）	沖縄地域研究センタープログラム 巡検：西表島のトレッキングルート観察（マーレ川及び大見謝川周辺）※悪天候によりプログラムを変更（予定はウダラ川でのトレッキング）
9月8日（日）	集落プログラム ①島の文化体験（白浜集落にてサバニ体験） ②レクチャー：白浜集落における暮らしと海神祭
9月9日（月）	沖縄地域研究センタープログラム 巡検：人間活動によって分断されていない連なる亜熱帯環境の自然と生物（網取湾でのスノーケリング）
9月10日（火）	リゾートホテルプログラム ①アクティビティ：秘境ナラの滝へダイナミック西表島アドベンチャー ②レクチャー：リゾートの経営戦略と環境保全について（支配人）

3. 西表島

3.1 西表島の観光概況

西表島は、沖縄県の中で沖縄本島の次に大きな面積をもつ島である。日本で最南端の国立公園であり、島のほぼ全域が、西表石垣国立公園に指定（1972年）されている。原生状態に近い亜熱帯性常緑広葉樹林やマングローブ林、サンゴ礁など、亜熱帯特有の自然景観を有し、イリオモテヤマネコをはじめとする貴重な亜熱帯の動植物が生息する。

大自然をフィールドに、マリンレジャー（カヤック、スノーケル、ダイビング、フィッシングなど）のほか、トレッキングなどの陸上のレジャーに加え、遊覧船に乗って川を遡上するジャングルクルーズや、海を渡る水牛車に乗るアトラクションなどが盛んに行われ、観光客に対して豊かな自然体験の機会を提供している。ミシュラン（2020年）のグリーンガイド・ジャパンで、西表島は二つ星の評価を得ている。

西表島には、島西部（上原港）には約7万人、島東部（大原港）には約22万人、年間合計約29万人の観光客が訪れている（図1）。2007年には西表島全体で約40万人を超える観光客が訪れていたが、直近の10年間は、周遊型観光の需要が減るなどの外部条件の影響を受け、増減を繰り返しながら、全体としては緩やかな減少傾向が続いている³⁾。

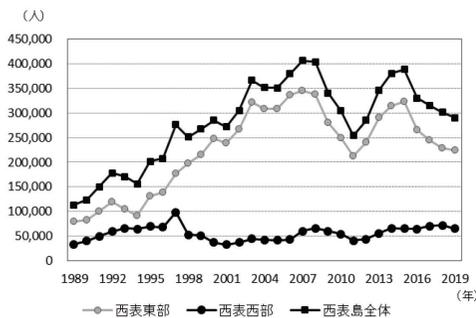


図1 西表島の観光入域者数
出典：竹富町（2020a）をもとに筆者作成。

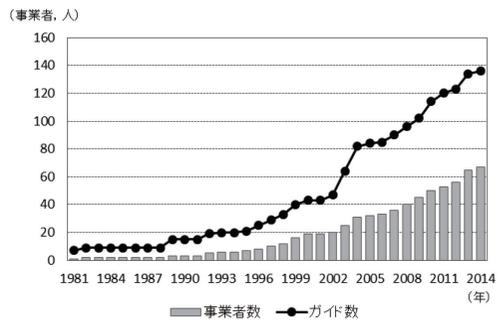


図2 西表島のツアー事業者数
出典：環境省那覇自然環境事務所（2014）をもとに筆者作成。

3.2 過密化するツアー業者

島内には、大小40本を超える河川があり、図2のとおり、これらを利用したツアー業者（カヌーやトレッキングなど）は増加傾向にある⁴⁾。ツアー業者の中には、ツアー用具の放置や、生態系に影響を与えかねない無秩序なツアーを行っている例もある。特に、自然体験ツアーで人気を集める島北部のヒナイ川周辺では、環境省西表自然保護官事務所によると年間で推計4万人を超える観光客が入域し、ピナイサーラの滝つぼが過密化している⁵⁾。利用者の快適性が低下するだけでなく、カヌーによってマングローブの根が損傷し、観光客の踏圧による樹木や岩への被害などが発生している。西表島では、観光利用による生態系への悪影響への対処が突出した課題で

あることは、2017年に国際自然保護連合（IUCN）が現地調査を行った際にも指摘されている^{9）}。現状は、限られた河川で独自のルールに基づく自主規制がバラバラに行われているだけで、西表島に何人までの観光客なら入域させることができるのか（観光客の収容力）に関する定めはない。世界自然遺産の登録に向けて、島内における包括的な観光利用に対する管理が求められている。

カヌーやスタンドアップパドル（SUP）は、事業展開において、初期投資が小さくて済むことから、知識と経験が少ないガイドでも新規参入がしやすい特徴がある。西表島の自然資源に誰もがオープンアクセスできる以上、魅力が知れ渡るほどこの傾向は顕著になる。共有資源の乱獲によって、資源が枯渇する現象は、Hardin（1968）の「コモンズの悲劇（tragedy of the commons）」で説明されているが、この状況が続くと、自然への影響のみならず、事業者と島民の関係は年々希薄になり、島の魅力を体感できるとは言い難いような付加価値の低いありきたりのツアーが増加する恐れがある。

実際に、西表島においては、観光業が盛んに行われる一方で、自然環境や住民生活に様々な影響が及んでいる。レンタカーやツアー送迎による交通量の増加、スピード超過等のマナーの低下などの人的な要因によるイリオモテヤマネコなどの希少生物が交通事故にあうケースが増えている。観光客による外来種の侵入や植物の採取等が増加したことにより、希少な生物への影響が懸念されている。さらに、観光客の影響で、島民が生活の足として利用している定期船が満席となり、生活に支障をきたす状況も発生している。観光政策は、これまで誘客を意識したものが中心であったが、これからは観光客の無制限な入域によってもたらされる資源荒廃や枯渇にも目を向けなければならない。つまり、誘客と管理はセットで推進されるべきである。



図3 森の中に置かれたカヌー
(2019年9月、筆者撮影)



図4 実習中に体験したツアー
(2019年9月、筆者撮影)

3.3 世界自然遺産登録を目指す西表島

西表島は、「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」として世界自然遺産登録を目指している。2003年の「世界自然遺産候補地に関する検討会」で、琉球諸島は、大陸とつながっていた地史の中で生き物が独自の進化を経て多様化し、絶滅危惧種なども多く生息していることから「生態系」と「多様性」の視点で評価され、候補の一つとして選定された^{7）}。

世界自然遺産に登録されるためには、その資質を損なわないような普遍的な価値の維持・保全が必要とされる。登録の実現後も、観光産業等によるオーバーユース（過剰利用）で自然環境が

劣化することがないようにしなければならない。世界自然遺産の登録に向けて西表島は、すでに指定されていた西表石垣国立公園を拡張し、ほぼ全域が指定区域となった⁸⁾。法的規制を強化することでより確実に固有種や生態系を守る体制を強化している。

2018年の段階では、IUCNから登録延期の勧告を受け、一旦申請を取り下げている。世界自然遺産候補地に対する評価報告書では、収容力に応じて適切な訪問者管理メカニズムを設けるべきことなどが指摘された。現在は、指摘された内容を修正し、再申請を行っている段階である。登録審査が行われる世界遺産委員会は、2021年に中国の福州市で開催される。

3.4 持続可能な西表島のための来訪者管理基本計画

世界遺産委員会への再申請にあたり、環境省地域連絡会議西表島部会によって「持続可能な西表島のための来訪者管理基本計画」（2020年）を策定した。島内における包括的な観光利用に対する管理の実現に向けて、推薦地、緩衝地帯、周辺管理地域の各地域区分ごとの観光利用の受入れ概念が設定された（図5）。地域を訪れる地域外からの来訪者をインフォメーション機能にて旅行目的別に適切に誘導・管理し、推薦地には、利用コントロール機能を通じて限定的な自然体験観光を受け入れる考え方である。

計画の中で、西表島における来島者管理の目標は、「観光による環境・住民生活への影響を抑制するとともに、観光による地域社会への波及効果をさらに広げ誇りある島の自然と暮らしを将来にわたって守り受け継ぐ」と定められている。

西表島においては世界自然遺産登録による入域観光客数の過度な増加と、環境・社会両面に生じる影響を最小限に抑えるため、4つの観点から指標と基準値を設定し、影響をモニタリングしながら、必要に応じた対策を講じる方針である。「観点①年間入域観光客数を指標とした受入容量の管理」は、過去の入域観光客の傾向を踏まえた年間入域観光客数の総量の基準値を設定（年間入域観光客数の総量の基準値＝33万人）し、それを基に1日あたりの入域観光客数の基準値を見直すものである。「観点②1日あたりの入域観光客数を指標としたピーク時の受入容量の管理」は、ピーク時における住民生活（上下水道の供給能力）への影響を回避するため、上水道の供給容量を指標とした観光客数の1日あたりの受入容量の基準値を設定（入域観光客数の1日あたりの受入容量の基準値＝1,230人）し、これを超えないように分散と平準化を図るものである。

「観点③宿泊率・平均宿泊数を指標とした観光形態の管理」は、入域観光客の宿泊率及び平均宿泊数を指標として設定（宿泊率の基準値＝22%以上、平均宿泊数（宿泊者）の基準値＝1.55泊以上、平均宿泊数（全体）の基準値＝0.34泊以上）し、滞在型観光を主体とする観光形態の変化を把握するものである。「観点④住民生活への影響と効用を計る新たな指標設定による観光管理」は、必要なデータを整理・蓄積し、観光による住民生活への影響と波及効果を計る新たな指標を設定することで、影響の抑制と波及効果の拡大を推進するものである。国内各地のDMOが力を入れている「観光貢献度の可視化」と類似している。

基本計画では、西表島主導の来訪者管理体制の構築し、自然を損なうことのない持続的な利用の実現させるため、環境負荷の低減のための来訪者費用負担の導入についても記載されている。自然環境の保全や基盤施設の維持管理などに活用するための費用を観光客から「入域料」として

徴収する仕組みを構築する。入域料の収受と管理は、別途立ち上げを予定している西表財団（仮称）において行われる予定である。竹富島では 2019 年から「地域自然資産法」を活用して、観光客から入島料（ひとり 300 円）を徴収する取り組みが始まっている⁹⁾。徴収額の伸び悩みが課題となっているが、同じく入山料の伸び悩みを課題としていた富士山が法定外目的税として義務化する方針を打ち出している¹⁰⁾。自然資源を保全し、持続可能な観光を考えるための仕組みとして引き続き注視していきたい。

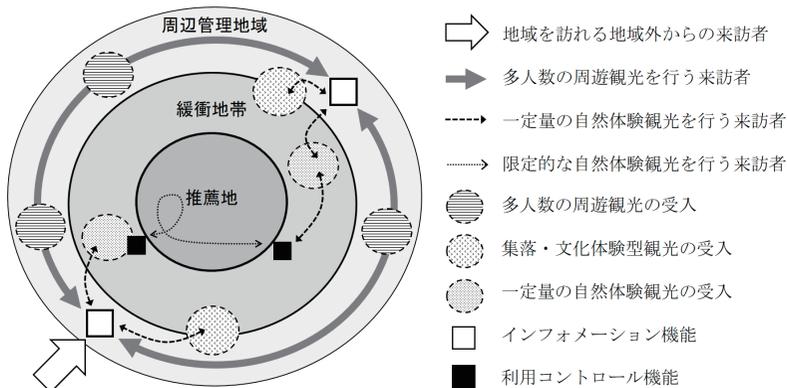


図5 地域区分ごとの観光利用の方針
出典：環境省（2020b）をもとに筆者作成。

3.5 沖縄地域研究センター（網取施設）を拠点とした巡検

西表島では、沖縄地域研究センターの協力を得て、「崎山湾・網取湾自然環境保全地域」として保全されている網取湾をフィールドに巡検を行った（図6）。網取湾は、亜熱帯の森から、溪流、マングローブ河川、そしてサンゴ礁まで、環境が人間活動によって分断されることなく連なっている。

荒天のため、網取湾奥に注ぐウダラ川（延長約2 km）を遡上する巡検を行うことはできなかったが、ウダラ川流域は、自然体験型の観光客の入山が少ないエリアであり、ほとんど人の手の加わっていない原生の状態が保たれている。河口付近は、川から流れる淡水と海水が混在した汽水域と呼ばれ、主にヤエヤマヒルギやオヒルギなどのマングローブ林が広がる。干潮時には干潟が出現し多様な生物相を形成している。ウダラ川のようにマングローブ林の発達した河川は、マングローブ林から落ちた葉が、甲殻類や貝類の餌となっている。樹木が密生しているため河川の流れが緩やかで、小さな生物や隠れ家が豊富にあり、稚エビや稚魚にとって格好の生息場となる。またそれらを餌とする魚類がマングローブ林に侵入する。そのため、マングローブ林のある河川はマングローブがない河川に比べ生物相がより豊富となる¹¹⁾。実習では、ウダラ川の上流から中流そして河口に向けて環境と生物がバランスを保って生育している生態系をレクチャーにて学習した。

ウダラ川が注ぐ網取湾では、スノーケリングで、河川からの淡水や懸濁物の影響を受けやすい湾奥から、波浪の影響を受けやすい湾口まで、環境に応じて移り変わるサンゴ礁を観察した。2016

3.6 祖納集落における暮らしの文化体験

祖納は、西表島の西部に位置し、島では最も古い歴史がある集落のひとつである。2020年11月現在、祖納の人口は、145人（平均年齢48.1歳、65歳以上46人、15歳以下26人）でゆるやかに人口が減少し高齢化が進んでいる¹⁴⁾。祖納には、稲作文化を大切にした暮らしが今でも息づいており、島民は、海・山・川の自然の恵みによって支えられた生活をしている¹⁵⁾。

その象徴が沖縄県指定文化財として、島民の手によって大切に保存されている「新盛家住宅」である。築150年と推定される建物で、沖縄県内に現存する最古の木造茅葺き民家である。家屋は、釘や金具を使わずに楔で締められており、柱や梁には島内産の木材が用いられている。敷地はテーブルサンゴを積み上げた石垣で囲われている。現在でも、集落の人々の手によって萱の葺き替えがなされている。また、集落の最大行事である「節祭（シチ）」は、約500年の間、五穀豊穡と島民の健康と繁栄を祈願し、暮らしの支えとなって伝承され、重要無形民俗文化財に登録されている。

島の暮らしは、昔から資源が乏しく、自然の素材から作った民具が生活を支えてきた。実習では、集落に住む星 公望氏から、クロツグやアダン等の自然素材を使った民具づくりを教わる体験を行った。民具づくりは、生活を支える道具として、また、おもちゃがなかった頃の遊びとして大人から子どもに伝承されてきたものである。観光客用の土産物としても有名な「指ハブ」は、指に食いついたハブを強く引くと余計に離さない構造になっており、ハブの怖さや自分ばかり欲張ってはいけないという教訓が込められている。

また、沖縄では、伝統的な船として「サバニ」が知られているが、祖納では、2013年に一本の大きな松の木をくり抜いてつくるサバニの原型となったマチキブニ（松木舟）を復元するプロジェクトが実施されている。復元の際は、公民館が主体となり、地域の長老の指導のもと、当時の製作過程を忠実に再現しながら、集落内の山からリュウキュウマツの巨木を切り出して舟をくり抜く作業が行われた。先人から受け継いだ知恵を絶やさずに継承していこうとする集落の姿勢を感じ取ることができる事例である。

3.7 白浜集落のサバニと海神祭

白浜集落は、島内の外環道路が行き止まりになる最西端に位置し、かつては炭鉱として栄えた歴史を持つ集落である。2020年11月現在、白浜の人口は、人口約121人（平均年齢42.1歳、65歳以上31人、15歳以下30人）である¹⁶⁾。白浜公民館が管理する「海人の家」は、沖縄体験滞在交流促進事業として整備されたユニークな施設で、公民館の集会所に宿泊施設が併設され、運営は白浜公民館が担っている。町が地域住民の創意、工夫を活かして行う体験滞在プログラムを展開するための施設である。本実習では、この施設を宿泊場所として利用した。

白浜集落には白浜港があり、「海神祭」¹⁷⁾と呼ばれるサバニでの船漕ぎ競争が行われている。サバニは、沖縄の海人が漁で使っていた木造の小型舟である。かつては、安全航海と豊漁を祈願する行事だったが、今では、漁業従事者が少なくなり、地域全体のお祭りとなっている。集落の公民館の青年会が主体となり、20日前から準備と練習が開始される。海神祭は、2日間かけて行われ、レースは、東西対抗、学校対抗、職域対抗、婦人対抗、公民館対抗（メイン）という区分が

ある。レース以外にも、出店や余興、抽選会等のイベントが開催される。島外に出た者も、行事の際には島に帰ってくることが多く、特に、若者が継承していくことが大切にされている。白浜は、炭坑に人が集まって形成された集落のため、祖納のような伝統的な行事がなく、その代わりとして海神祭が定着した背景がある。

漁業から観光業へ産業構造が変化する中で、サバニの保存や海神祭を行うことの意味合いに変化が生じている。文化を守るには島民がそのことに何らかの価値を見いださなければ続かない。30年以上続いている海神祭も、社会状況が変化する中で、存続の方法が課題となっている。実習では、白浜公民館からサバニを借りて、「やっこ」と呼ばれる伝統的な櫓で実際に海を漕ぐ体験を行った。漕ぎ手約10名が心をひとつにしなければ、サバニはまっすぐに進まない。海神祭とサバニをテーマとして、集落と行事の在り方を検討することができた。今後もサバニを維持・保存するためには、コストがかかる。そのコストの一部を白浜集落の来訪者に向けて体験プログラム化することで、その収益をサバニの保存に役立てるサイクルを生み出す取り組みが検討されている。地域行事を支える観光の在り方として注目したい。

3.8 西表島の大型リゾート

西表島で2004年に開業した島内初の大規模リゾートホテル「西表サンクチュアリーリゾートニラカナイ」は、リゾート建設による観光利用と環境保全を考える象徴のような事例である。2002年にリゾート建設の計画が打ち出された当初から、地元住民との間で賛否の声が渦巻き、訴訟となった¹⁸⁾。リゾート建設予定地のトゥドゥマリ浜（月が浜）が、神聖な浜として島民の間で古くから大切にされてきた場所であったことに加え、この浜はウミガメが産卵し、貴重なトゥドゥマリハマグリなどが生息していたからである。島民以外にも本土からの支援者など多くの人を巻き込んだ住民運動に発展した。結果として、建設工事差し止め及び撤去を求めた民事訴訟は、破壊や侵害の程度が社会生活上、受任すべき限度を超えるようなものではないとして棄却されている。

リゾートは、地上4階の建物に、客室約140室という島内随一の規模を誇る¹⁹⁾。規模の大きさから、排水やごみ処理などによる島への負荷が心配されたが、それに加えて、島内の宿泊施設は、ペンションや民宿など規模の小さい施設が多いため、宿泊客の取り合いや人手不足も懸念された。一方で、西表島西部は、東部に比べ観光入域者数が少なく、課題であった通過型の観光から滞在型の観光を推進するための拠点としての期待もあった。リゾートの建設によって、島内に滞在する観光客が増えても、そのことによって島民やその他の事業者にも恩恵がなく、かえって負の影響が大きくなるようでは本末転倒である。リゾートによる適切な環境保護活動が施され、観光収入が地元を素通りしないよう、地域との調和と共生を図る観光の在り方を模索していく姿勢が重要である。リゾートは様々な環境負荷軽減²⁰⁾に取り組んでいるが、上述したリゾート開発の経緯から、これまでに地元との対話が十分になされてきたとは考えにくい。近年は、リゾートで働く島民が増えてきていたり、近隣の道路に建てられていたリゾート反対の大きな看板が撤去されたりするなど、改善の兆しも見えてきているが、根深い課題を抱えたまま現在に至っている。

2019年からリゾートの所有と運営は、星野リゾートが行っている（物件は星野リゾート・リゾート投資法人が取得、名称は「星野リゾート 西表島ホテル」に変更）。コンセプトは「イリオモテ

ヤマネコが棲む島の、ジャングルリゾート」を掲げ、亜熱帯ラグジュアリーに満ちたリゾートホテルのホスピタリティを売りにしている。ジャングルリゾートとして忠実な滞在魅力を演出し、コンセプトに沿った体験価値を提供する取り組みを目指している。その特徴として、フロントと横に並ぶ形でアクティビティデスクが設置されている。ホテル専属のアクティビティスタッフらが、ツアー参加者のニーズに合わせた様々なプログラムを案内している。アクティビティ用の装備を持参せずに宿泊した観光客でも気軽に参加することができるように、ツアー料金にレンタル料が含まれている。

実習で体験した「ナーラの滝ジャングルトレッキングツアー」は、西表島のアクティビティの魅力凝縮したツアーで、ジャングルクルーズ、カヤック、トレッキング、滝遊び、生き物観察、亜熱帯植物観察などが体験できる。当ツアーの目的地である仲良川は国立公園に登録されており、船舶の乗入れ規制の地域である。リゾートはエコツアーなどで定期的に船舶を運航する営業許可を取得して観光客を輸送している。白浜港から小型船にゆられながら仲良川をさかのぼり、その後ジャングルを1時間ほどトレッキングすると、落差18mの壮大なナーラの滝が姿を現す。復路は、シーカヤックでジャングルを約8kmクルージングするというアドベンチャー感のあるツアー行程であった。アクティビティの体験を通じて、プログラムの充実度や安全面における配慮は感じ取れたが、自然や地域の文化の背景に潜む意味や関連性についての解説はあまり感じ取れなかった。ツアーに参加した学生の実習ノートからは「観光客の獲得が目標になっており(中略)島人が今まで共生し大切にしてきた自然を島人と一緒に守ろうとする姿勢があまり感じ取れなかったのは残念に思った」という記述を確認した。表面的な楽しみだけでなく、参加者が主体的に保全に対する意識を高められるツアーの在り方を検討することができた。

持続可能なツアーを考えるにあたりガイドの重要性は高まっている。竹富町は、竹富町観光案内人条例(2020年)をスタートさせ、免許制度を取り入れている。環境省は、一部の国立公園において、ガイドによるツアー料金の一部を保護活動などに充てる取り組みや、希少生物の生息地などに立ち入る際に入場料を徴収する方法を試験的に試みている²¹⁾。今後は、生態系保護を観光客に支えてもらう取り組みが各地で本格化すると考えられる。西表島においても対応を注視していきたい。

3.9 アドベンチャーツーリズムへの期待

観光庁は、欧米豪富裕層が好むアドベンチャーツーリズムについて、「日本は自然由来の体験型コンテンツを提供するための自然資源が豊富であるほか、日本固有の自然資源も有することから、他国と比べても観光資源化するポテンシャルが大きい」として自然体験型観光コンテンツに注目している²²⁾。Adventure Travel Trade Association (ATTA)は、アドベンチャーツーリズム(アドベンチャーtravelとも呼ばれる)を「自然(Nature)」「異文化体験(Culture)」「アクティビティ(Activity)」のうちふたつ以上の要素を持つ旅行と定義し、5つの体験価値として「今までにないユニークな体験(Novel and unique experiences)」「自己変革(Transformation)」「健康であること(Wellness)」「挑戦(Challenge)」「環境や地域社会への影響(Impact)」を掲げている²³⁾。ATTAとイーストカロライナ大学の共同研究(2017)によると、今日のアドベンチャートラベラーは、

自己変革をもたらす体験を求め、世界観を広げ、自然の中で時間を過ごすことに興味を持っていることが明らかになっている²⁴⁾。つまり、単なる旅先での自然体験を指したものではない。世界的なアドベンチャートラベラーの1回（平均8日間）あたりの平均消費額は約3,000ドル²⁵⁾で、訪日外国人旅行者の平均消費額15万8,531円²⁶⁾の約2倍になる。アドベンチャーツーリズムは、一般的な観光商品と比べて、環境へのインパクトを抑えながら経済効果を生み出し、安定した雇用創出効果も期待できると考えられている。

アフターコロナの局面では、少人数で、密になりやすい都市部を避けたエリアへの注目が高まることが予想され、自然やアウトドアは親和性が高いと考えることができる。国内旅行への関心や意識が高まる中、今までは都市部に訪れていた観光客が地方部を周遊し、その土地ならではの体験を楽しむコト消費が再評価されている。アドベンチャーツーリズムの推進によって自然体験型観光コンテンツの充実を図り、旅行者にとって忘れられない旅行を提供するとともに、地域の人々や環境・社会・地域経済にも貢献し、さらに地球規模の課題解決を目指すツーリズムの在り方が求められている。

4. おわりに

エコツーリズムを取り巻く自然や環境は、地球規模で大きく変化している。日本では、2020年に、国会において気候非常事態宣言が採択された。災害に近いと表現される猛暑や、毎年のように続く台風や豪雨の被害は、気候危機と呼ぶべき状況であることが指摘されている。さらに新型コロナウイルスの拡大によって、ニューノーマルや3密回避という考え方が、社会で急速に広がっている。ポストコロナの観光を考えていく上において、エコツーリズムはその存在価値をさらに高めていくと考えられる。

自然と調和しながら地域ごとに独自の暮らしの文化や美意識を作り上げてきたエコツーリズムの概念は、世界で認知され始めているサステナブル・ツーリズム国際認証の取り組みと合い通じるものがある。例えばGTSC（Global Sustainable Tourism Council）は、UNWTOや国連財団などが連携して設立され、グローバル基準で信用のおける認証基準を定めている²⁷⁾。観光産業における経済的な恩恵を最大化し、マイナスの影響を最小化することを目的として、地域における独自の指標を定め、モニタリングする仕組みを構築していく国際的な動きは、自然を活かした観光を後押しする契機となるだろう。

本実習に参加した学生の事後レポートからは、「エコツーリズムと聞いて今まではアクティビティのことしか思い浮かばなかったが、包括的な概念であることがわかった」「観光業者やガイドの収入源となっている自然、景観、伝統芸能等は、その土地に住む人々によって守られてきたことがわかった」「自然や島民の暮らしから得られた収入やサービスをその源泉に戻すことが必要」「持続可能な観光を実現するためには多くの人との協力が必要で、お互いの信頼関係が重要となる」「小さな生き物からイリオモテヤマネコ、そして私たちの生活まですべてつながっていることがわかった」「保全を考えるためには実態の把握と原因の特定、対処の方法を検討しなければならないがとても難しい問題である」といった記録を確認することができた。

自然資源を活かした持続可能な観光を実現するためには、地域が有する地形や自然環境、人的資源、伝統文化などそれぞれの地域の特性を把握し、活用することによって、地域を活性化していくことが重要である。自然資源を観光利用する際には、適切に管理することによって自然からの恵みを損なわないようにしなければならない。そのコストを地方だけで担っていくのは困難であるため、エコツーリズムなどで得られた収益の一部を保全活動に還元することや入域料を集めるなどの取り組みが必要である。観光を活用した人的な交流、経済活動、管理のための資金の支援などは、自然資源を活かした持続可能な観光を支える基盤となる。

今後は、離島での実習にあたり新型コロナウイルス対策を講じた上で、運営方法を検討していく必要がある。これまでのプログラムは、島民との直接的な交流等を積極的に設定していたが、ニューノーマルな考え方にに基づき、島内での過ごし方全般を見直さなければならない。沖縄地域研究センターと連携して運営方法を検討していきたい。テーマとしては、引き続き自然資源を活かした持続可能な観光について掲げ、これまでの実習内容をフォローアップしつつ、世界自然遺産への登録に向けた取り組みの経過観察とアドベンチャーツーリズムの視点をとり入れて、実習内容をリニューアルしていく予定である。

註

- 1) 東海大学沖縄地域研究センター (2020)
- 2) 海津・真坂 (2001) pp.213-216
- 3) 竹富町 (2020a)
- 4) 白石ら (2017) は、観光ツアー事業者およびガイドの利用実態調査を実施し、西表島で活動する観光ツアー事業者数は、1970年代後半は2業者のみであったが、2014年には少なくとも90業者が活動していることを確認している。2000年代以降は、スノーケリングやシーカヤックの増加と、洞窟や滝を利用したプログラムなどアクティビティが多様化していることを明らかにしている。
- 5) 環境省西表自然保護官事務所は、ヒナイエリアの利用者数をセンサーでカウントしており、1日の最大利用者数は、ヒナイ川エリア全体で約360人、年間推定値は4万人強と試算した。八重山毎日新聞(2020)
- 6) 朝日新聞 (2017)
- 7) 環境省 (2020a)
- 8) 環境省 (2016)
- 9) 八重山日報 (2020)
- 10) 読売新聞 (2020)
- 11) 井上ら (2016) p.19
- 12) 環境省生物多様性センター (2016)
- 13) 環境省生物多様性センター (2019) pp.4-5
- 14) 竹富町 (2020b) p.20
- 15) 祖納集落における暮らしの文化に関する記述は、実習中に行われた沖縄地域研究センターの崎原 健氏によるレクチャーを踏まえて書き起こしたものである。
- 16) 竹富町 (2020b) p.22
- 17) 海神祭に関する記述は、実習中に行われた沖縄地域研究センターの水谷 晃氏によるレクチャーを踏まえて書き起こしたものである。

- 18) 日本経済新聞（2007）
- 19) 星野リゾート西表島ホテル（2020）
- 20) リゾートは、環境負荷軽減の取り組みとして、客室には、歯ブラシ、くし、カミソリを常備せず希望者
にのみフロントで配布する工夫でゴミを削減し、ゴミ処理はリゾートとは別の場所で独自に炭化処理し
て再資源化を行っている。汚水は、3次処理を施し植栽等に利用している。ウミガメの産卵に配慮して、
夜間は海側の宿泊客の協力を得て遮蔽カーテンをし、ガラス張りのレストランも照明を落とし、明かり
が外にもれないようにするなどを行っている。
- 21) 日本経済新聞（2019）
- 22) 観光庁（2019）p.4
- 23) Adventure Travel Trade Association and George Washington University International Institute of Tourism Studies
(2020) p.8
- 24) Adventure Travel Trade Association (2017)
- 25) UNWTO (2014) pp.10-11
- 26) 観光庁（2020）
- 27) Global Sustainable Tourism Council (2020)

引用文献

- 朝日新聞（2017）「世界遺産候補の奄美・沖縄、調査終了——観光客増、対応が課題」（2017年10月21日、朝刊）p.5.
- Adventure Travel Trade Association (2017) “Practical Applications, Trend Predictions Based on New Adventure Traveler Research,” February 6, 2017, <https://www.adventuretravelnews.com/practical-applications-trend-predictions-based-on-new-adventure-traveler-research> (閲覧日 2020年11月30日).
- Adventure Travel Trade Association and George Washington University International Institute of Tourism Studies (2020) *2020 Adventure Tourism Development Index*, Adventure Travel Trade Association.
- Global Sustainable Tourism Council (2020) “Certification,” <https://www.gstcouncil.org> (閲覧日 2020年10月12日).
- Hardin, G. (1968) “The Tragedy of the Commons,” *Science* (American Association for the Advancement of Science), vol.162, No.3859, pp.1243-1248.
- 星野リゾート西表島ホテル（2020）「館内施設」<https://iriomotehotel.com>（2020年10月18日閲覧）.
- 井上太之・水谷 晃・北野 忠・南條楠土・河野裕美（2016）「西表島網取湾のウダラ川における魚類相および甲殻類相」『西表島研究 2015 東海大学沖縄地域研究センター所報』, pp.19-32.
- 海津ゆりえ・真坂昭夫（2001）「西表島におけるエコツーリズムの発展過程の史的考察」『国立民族学博物館調査報告』第23巻 pp.211-239.
- 観光庁（2019）「地域の自然体験型観光コンテンツ充実に向けたナレッジ集」
<https://www.mlit.go.jp/common/001279557.pdf>（閲覧日 2020年11月2日）.
- 観光庁（2020）「2019年の訪日外国人旅行消費額（確報）」<https://www.mlit.go.jp/kankochu/content/001338023.pdf>
（閲覧日 2020年11月21日）.
- 環境省（2016）「西表石垣国立公園の公園区域及び公園計画の変更の概要」（報道発表資料, 2016年4月14日）
<https://www.env.go.jp/press/files/jp/102606.pdf>（閲覧日 2020年10月22日）.
- 環境省（2020a）「推薦地の特徴」<http://kyushu.env.go.jp/okinawa/amami-okinawa/description/index.html>（閲覧日 2020年10月3日）.

- 環境省 (2020b) 「持続可能な西表島のための来訪者管理基本計画」(環境省地域連絡会議西表島部会)
<http://kyushu.env.go.jp/okinawa/amami-okinawa/plans/ecotourism/pdf/z-6-j.pdf> (閲覧日 2020 年 11 月 25 日).
- 環境省生物多様性センター (2016) 「西表石垣国立公園石西礁湖及びその近隣海域におけるサンゴ礁モニタリング調査報告書」http://www.biodic.go.jp/moni1000/findings/reports/pdf/h28_Iriomote-Ishigaki.pdf(閲覧日 2020 年 10 月 26 日).
- 環境省生物多様性センター (2019) 「2019 年度 モニタリングサイト 1000 ウミガメ類調査報告」
http://www.biodic.go.jp/moni1000/findings/reports/pdf/2019_seaturtles.pdf (閲覧日 2020 年 10 月 26 日).
- 環境省那覇自然環境事務所 (2014) 『平成 25 年度西表石垣国立公園における登山道適正利用推進業務報告書』.
- Michelin Travel Publications (2020) *Michelin Green Guide Japan, Vol.5*, Michelin.
- 水谷 晃・井上太之・井上嵩裕・竹中康進・河野裕美 (2018) 「アオウミガメによるウミシヨウブの摂餌を軽減する手法の有効性の評価」『西表島研究 2017 東海大学沖縄地域研究センター所報』, pp.33-45.
- 日本経済新聞 (2007) 「西表をほりおこす会会長石垣金星氏——エコ観光や伝統文化継承に奔走(きらり)」(2007 年 6 月 9 日, 地方経済面 西部特集) p.34.
- 日本経済新聞 (2019) 「国立公園、観光客が守る、ガイドツアーや入場料徴収、生態系保護費用に」(2019 年 1 月 10 日, 大阪夕刊) p.18.
- 白石 綾・藤野裕弘 (2017) 「世界自然遺産候補地『西表島』の観光における自然利用の現状」『西表島研究 2016 東海大学沖縄地域研究センター所報』 pp.67-74.
- 竹富町 (2020a) 「平成元年～令和元年 竹富町入域観光客数(年別)」
<https://www.town.taketomi.lg.jp/administration/toukei/kankonyuiki/1531308472> (閲覧日 2020 年 10 月 20 日).
- 竹富町 (2020b) 「竹富町年齢別人口一覧表(令和 2 年 11 月末)」
https://www.town.taketomi.lg.jp/userfiles/files/page/administration/toukei/jinko/ichiran/jinko_ichiran_R2_11.pdf (閲覧日 2020 年 12 月 2 日).
- The World Tourism Organization (UNWTO) (2014) *Global Report on Adventure Tourism*, UNWTO.
- 東海大学沖縄地域研究センター (2020) 「概要」<http://www.orrc.u-tokai.ac.jp/index.html> (閲覧日 2020 年 10 月 1 日)
- 八重山毎日新聞 (2020) 「ヒナイエリア利用制限へ 竹富町」(2020 年 1 月 22 日).
<https://www.y-mainichi.co.jp/news/36082> (閲覧日 2020 年 10 月 20 日).
- 八重山日報 (2020) 「入島料支払い、旅行者の 1 割——導入 1 年、財団厳しい運営 竹富島」(2020 年 9 月 5 日)
<http://www.yaeyama-nippo.co.jp/archives/13101> (閲覧日 2020 年 10 月 2 日).
- 読売新聞 (2020) 「富士入山料「目的税」検討——徴収義務化 県、任意の不公平解消へ」(2020 年 11 月 18 日, 東京朝刊) p.23.

『東海大学紀要 観光学部』投稿規程

2010年7月27日

2019年3月27日改定

2020年1月31日改定

観光学部紀要編集委員会

1. 名称

本紀要は、名称を『東海大学紀要 観光学部』とし、原則として年1回発行することとする。

2. 目的

本紀要は、東海大学観光学部に関わる研究者の研究成果を公表し、研究水準の向上を目指すものである。

3. 編集委員会の役割

編集委員会は、原稿募集の告知、投稿者や査読者への連絡、投稿原稿の掲載可否に関する判定、紀要刊行までの編集作業などを担当する。また、定期的に投稿規程の見直しを行ない、必要がある場合には改正することとする。

4. 投稿資格

本紀要への投稿資格者は、i) 東海大学観光学部の専任教員、ii) 東海大学他学部の専任教員、iii) 東海大学本学部の非常勤講師を原則とする。ただし、学外者の投稿については、編集委員会がその可否を判定する。また、同一号において、投稿できる原稿は、原則として一人につき一編のみとする。

5. 投稿

随時、投稿原稿を受け付けるが、当該年度号に掲載される原稿は、毎年11月15日を締切とする。

6. 原稿の形態

原稿は、論文、研究ノート、調査報告、実習・研究報告、資料、その他のいずれかとする。また、いずれも他誌において未発表の原稿に限る。

7. 原稿の形式

- 1) 原稿は、編集委員会より配付されたテンプレートを用いて作成する。原稿の分量は、図表、註、引用文献リストなども含めて、論文は12頁以内、研究ノート、調査報告、実習・研修報告は10頁以内を原則とする。
- 2) 欧文で執筆した原稿の場合は、刷り上がり頁で上記に準ずるものとする。
- 3) 原稿には、日本語と英語の題名を併記するものとする。
- 4) 註と参考文献リストは、それぞれまとめて文末に付するものとする。

8. 掲載の決定

論文および研究ノートについては、査読者の承認を経たあと、編集委員会が掲載の可否を決定することとする。

9. 著作物の電子化と公開について

著作権は執筆者が保持し、執筆者は東海大学観光学部紀要委員会に対して、東海大学機関リポジトリでの著作物の公開に伴う複製及び公衆送信を許諾するものとみなす。原稿が共同著作物である場合、又は第三者の著作物を含む場合（翻訳、挿図・写真等）、必要な権利処理は執筆者において行なうこととする。

東海大学観光学部紀要委員会

委員長 藤本 祐司 東海大学観光学部長
委員 西田小百合 東海大学観光学部観光学科
服部 泰 東海大学観光学部観光学科
本田 量久 東海大学観光学部観光学科

東海大学紀要 観光学部

No.11 2020

2021年 3月20日 発行

発行者 藤本祐司
東海大学観光学部
〒259-1292 神奈川県平塚市北金目4-1-1
tel 0463-58-7811 (代)

発行所 東海大学観光学部観光学科
〒259-1292 神奈川県平塚市北金目4-1-1
tel 0463-58-7811 (代)
