

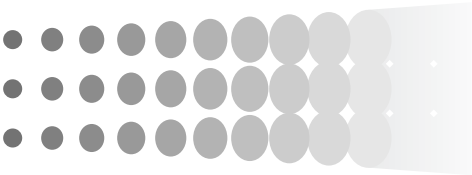
入選論文集

第11回 観光に関する学術研究論文

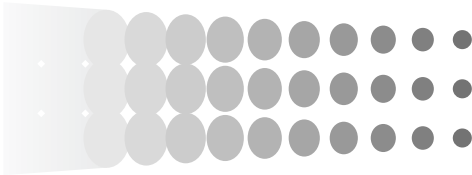
観光振興や観光交流に対する提言



財団法人アジア太平洋観光交流センター
Asia-Pacific Tourism Exchange Center(APTEC)



目 次



ご 挨 拶

第11回観光に関する学術研究論文の審査を終えて

第11回観光に関する学術研究論文入賞者

◇ 一席入選論文（全文）

- 当事者からみたバリアフリー旅行の実証的考察 1
—旅行環境のバリアフリー化と旅行介助の軽減に関する研究—

◇ 二席入選論文（全文）

- 観光開発に包摂される自然環境／先住民文化保全 16
—タイの「海民」モーケンを対象としたプロジェクト・ワークショップの考察—
- 観光学における「観光」の歴史的用例について 32
—「観光丸」から「観光」を見直す—

◇ 奨励賞入選論文（要約）

- 観光イベントにおける旅行業の役割と可能性 49
—JTB「杜の賑い」の事例から—
- 観光コモンズとフェアトレードとしての観光の可能性を考える 51
—パラオの事例から—
- 次期シニアの能動性を活かす観光振興の提言 53
—駅的な観光拠点整備に向けて—
- 都市観光が築く日本の観光立国化 55



ご 挨 拶



財団法人 アジア太平洋観光交流センター
理事長 本田 勇一郎

当財団は、世界観光機関（WTO）アジア太平洋センターの活動支援及び我が国とアジア太平洋地域の観光交流促進、観光振興に関わる各種の事業を展開してきています。

この「観光に関する学術研究論文」募集事業は、観光に関わる学術振興事業として、当財団の主要事業のひとつに位置付けており、今回で11回目を迎えました。

今年の応募論文は20件で、内容的にもレベルの高い力作が寄せられました。そして、アジアの方々を含め20代から70代まで、また大学生、大学院生から教育者、社会人まで幅広い年代層・分野の方々から応募を得ることができました。

更に、テーマも国家戦略として観光立国を目指した様々な施策が展開されている状況等を反映して、インバウンドツーリズムや観光振興のための人材育成、イベント、都市観光、サステイナブルツーリズム、バリアフリー旅行、途上国の観光開発の研究など幅広いものとなりました。

近年のテロ事件の多発やイラク戦争、更にSARSの発生、地震・津波をはじめとする自然災害などにより、国際観光は深刻な影響を受けましたが、その後、観光需要も徐々に回復してきています。こういったテロ事件の防止やその温床となる貧困問題の解決のためにも、国際間の相互理解の増進に向けて国際観光の果たす役割への期待はますます大きくなっています。また、国内的にも自然や文化遺産の保全と調和のとれた持続可能な観光開発の推進、住民参加型観光交流など、経済活性化、地域振興の面からますます重要視されています。

観光学は学問としては未だ発展途上であり、その分野は多岐に亘っていますが、当財団の「観光に関する学術研究論文」募集事業が、観光学の構築と今後の発展の一助となり、また、平和産業である観光産業の振興に貢献できることを強く願っています。

今回入賞された方々には心からお祝い申し上げます。また残念ながら入賞を逃された方々には、ご多忙の中、力作をお寄せいただきましたことに深く感謝申し上げますとともに、次の機会に再びご応募いただきますことを期待しています。

最後になりましたが、本事業をご支援・ご協力頂いている審査委員の先生方及び当財団賛助会員の皆様方に厚くお礼申し上げます。



第11回観光に関する学術研究論文の審査を終えて



審査委員長

白幡 洋三郎

本年度の「観光に関する学術研究論文募集」に受理された論文は20編であった。応募数が例年を下回ったため、全体としての質の低下が心配されたが、多くの審査委員の見解は論文のほとんどが水準をクリアーしているとの判断であった。ただし、群を抜く独創的な論文が見当たらなかったのは、ここ何年も続く傾向であり、同列に肩を並べる論文を比較評価する作業は困難であった。全体的な傾向として短期的な観光「開発」や「振興」ではなく本質的な観光のあり方を問う真摯な論文がそろっており、苦しい審査も終わってみればさわやかな充実感を残してくれた。

一席に選ばれた草薙・勝矢（共著）論文は、電動車いすの利用者とその介護者がここ13年間に日本各地を12回にわたって実際に国内旅行をした実体験・調査をもとに、旅行環境のバリアフリー化はどの程度進んだか、またその進展によって旅行介助の困難はどの程度軽減されたかを検証したものである。交通機関等の旅行の大移動面における介助は軽減が著しく大幅に改善されているが、宿泊施設での小移動や日常生活的な介助については人的な介助に頼らざるを得ない面があってバリアフリー化による介助軽減効果が十分ではないことを指摘している。まとめの理論化が脆弱である点に不満は残るが、たんなるフィールド調査にとどまらない主体的な現場体験の重みと長い時間をかけた体験分析の思弁とが組み合わさった総合性において高く評価された。

二席に選ばれた鈴木論文は、タイ・スリン諸島の観光開発において先住民モーケンの文化を保護しようとしながら実際は住民主体の排除に陥ってしまっていたことを英語とタイ語の報告書の比較分析をもとに解明した興味深い報告である。持続可能性やエコツーリズムの考えを導入し、その上に立って住民の主体性を尊重する参加型を標榜している観光開発といえども個別文化の保全にすら成功し得ない困難を指摘し、多主体参加の観光開発の内実を問う姿勢が必要であることを主張している。観光が抱えるきわめて重い問題に比し、資料とその分析が弱いとの指摘があった。

同じく二席に選ばれた上田論文は、「観光」の歴史的用例を広く収集・解説することを通じて観光の本源的な意義を問い直そうとしたものである。幕府がオランダから購入し「観光丸」と名付けた軍艦の命名についての経緯発掘はじつに興味深い。また用語として観光が使用された実例を

博搜し、またこれらを紹介・解釈したこれまでの研究事例を詳しく検討して正誤を判定した努力など、観光原論としての意義が高いと評価された。ただし論証の手続きなどに甘さが見られる、観光学論文としての意図が鮮明でない、との注文も出された。

奨励賞には、長年にわたって行われている息の長い観光イベントを実例に旅行業が観光振興に果たす役割を積極的に評価しようとした金・鈴木（共著）論文、土地が持っている価値を共益として住民が共有できる「コモン」を観光に適用し、観光が住民にフェアな利益をもたらす可能性をパラオの現状分析から考察した廣瀬論文、到来する高齢化社会において生き生きした観光を生み出せる可能性を「道の駅」での具体的活動事例から探ろうとした三好論文、日本における観光発展の方向をアジアの観光都市と日本の都市との歴史をも踏まえた比較検討から該博な知識と幅広い視野で展望した木内論文、以上4編が選ばれた。

奨励賞の半数にあたる2編が、研究機関に所属していない応募者から選ばれたことをとくに報告しておきたい。また論文作成に有利とは言えない環境下で執筆された努力に敬意を表するとともに、本論文募集が幅広い領域によって支えられていることの証左であると素直に喜びたいと思う。

さらに強調しておきたいのは、結果的に一席、二席、奨励賞となっはいるが、本年はとりわけ各論文の評価が僅差であったことである。選にもれた論文にも、もう少しの熟考、論旨展開の再考があれば奨励賞、二席、あるいは一席に選ばれたかもしれない力作があった。来年度もふって応募していただきたい。

審 査 委 員 名 簿

	氏 名	役 職
審査委員長	白 幡 洋三郎	国際日本文化研究センター教授
審 査 委 員	橋 爪 紳 也	大阪市立大学大学院助教授（文学研究科）
同	橋 本 俊 哉	立教大学教授（観光学部）
同	新 納 克 廣	奈良県立大学助教授（地域創造学部）
同	舟 橋 哲	杏林大学助教授（社会科学部・総合政策学部）
同	藤 井 直 樹	国土交通省総合政策局国際観光推進課長
同	新 井 佼 一	独立行政法人国際観光振興機構理事
同	本 田 勇一郎	財団法人アジア太平洋観光交流センター理事長

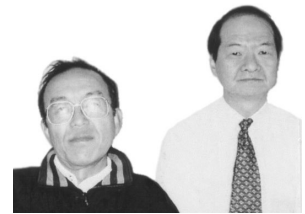
（順不同・敬称略）

第11回観光に関する学術研究論文入賞者

- 一 席 当事者からみたバリアフリー旅行の実証的考察
—旅行環境のバリアフリー化と旅行介助の軽減に関する研究—
クサ ナギ イ イチロウ
草 薙 威一郎 J T Mバリアフリー研究所所長
カツ ヤ ミツ ノブ
勝 矢 光 信 江戸川区福祉電話相談員
- 二 席 観光開発に包摂される自然環境／先住民文化保全
—タイの「海民」モーケンを対象としたプロジェクト・ワークショップの考察—
スズ キ ユウ キ
鈴 木 佑 記 上智大学大学院外国語学研究科地域研究専攻博士後期課程1年
- 二 席 観光学における「観光」の歴史的用例について
—「観光丸」から「観光」を見直す—
ウエ ダ タク ジ
上 田 卓 爾 静岡英和学院大学人間社会学部人間社会学科助教授
- 奨励賞 観光イベントにおける旅行業の役割と可能性
—J T B「杜の賑い」の事例から—
キム ヒョンオ
金 炯 昨 立教大学大学院観光学研究科博士後期課程4年
スズ キ リョウタロウ
鈴 木 涼太郎 立教大学大学院観光学研究科博士後期課程3年
- 奨励賞 観光コモンズとフェアトレードとしての観光の可能性を考える
—パラオの事例から—
ヒロ セ ジュン イチ
廣 瀬 淳 一 神戸大学大学院国際協力研究科博士後期課程3年
- 奨励賞 次期シニアの能動性を活かす観光振興の提言
—駅的な観光拠点整備に向けて—
ミ ヨシ タカシ
三 好 卓 有限会社三好計画事務所代表取締役
- 奨励賞 都市観光が築く日本の観光立国化
キ ウチ シュン イチ
木 内 俊 一 大阪府三島府税事務所勤務

当事者からみたバリアフリー旅行の実証的考察

—旅行環境のバリアフリー化と旅行介助の軽減に関する研究—



草薙 威一郎
勝矢 光信

1 はじめに

本論文は、1991年より2003年までの12回にわたる電動車いす旅行を振り返り、障害者旅行介助の経験をとおして、この時代を経る間に社会環境のバリアフリー化が、旅行介助にどのような変化をもたらしたかを実証的に検証する試みである。即ち1990年から2005年までの15年間は、わが国においては、ハートビル法¹、交通バリアフリー法²、福祉のまちづくり条例などの施策によって、社会環境のバリアフリー化が急速に進んだ時代であった。しかし一方で、公共交通機関を利用する電動車いす利用者とその介助者という2名のこれまでの旅行体験を振り返ると、困難な旅行が多かった。バリアを越えてでも旅行しようという行為は、今日的な意味での安楽な「旅行」ではなく、「冒険レベル」のものであった。今日の高齢時代を迎え、障害のある人の旅行が特殊・冒険ではなく、誰もがごく普通に楽しめるものとなるには、旅行環境のバリアフリー化をより進めるとともに、旅行介助の特殊性の分析、旅行介助のシステム化を行うこと

が必要であると思われる。

本論文の内容は大きく分けて、実際のバリアフリー旅行による検証とそこから得られた分析考察の二つに分かれている。

2 バリアフリー旅行による検証

2-1 検証の方法

バリアフリー旅行検証の手順は下記のように行った。

- ① 電動車いす利用当事者とその介助者が、宿泊を伴う国内観光旅行を実施した。主たる利用交通機関は公共交通機関を利用した。
- ② 旅行中の過程および介助内容を記録した。
- ③ 2005年現在の旅行面の改善状況を、現地問合せ・インターネット調査などの方法で情報収集した。
- ④ 旅行環境のバリアフリー化事象と旅行介助内容の分類を行った。
- ⑤ 実際に旅行した当時と現在の比較をすることによって、旅行介助の軽減度を分析した。

1 ハートビル法：正式名称「高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」

2 交通バリアフリー法：正式名称「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」

2-2 被験者について

A：障害当事者は1947年生まれ。0歳から進行性筋萎縮症者であり、加齢に比例して筋力が失われて行く障害である。20年前から電動車いすを利用している。歩行は不可能であるものの、食事、着替えなど日常の身の回り動作については、少しの介助だけで独力で済ませられることから、かなりの自立度を保っている。ただ座位を保ち、旅行行動に耐えられる体力は、加齢に伴って徐々に衰えている。

B：介助者は1949年生まれ。1991年の42歳当時から2003年の54歳までに、人並みの加齢現象は進んでいる。まだ介助できると主観的に思っているが、事故を起こしてから老化を自覚するのではなく、事故防止のために老化を自

覚することが旅行の安全を確保するうえで欠かせないことを感じている。

2-3 検証した旅行

検証した旅行の実施時期、旅行方面・主要観光地は下記の表のとおりである。旅行方面は、北海道から九州まで全国に及んでいる。特にバリアフリー化の進んだ旅行しやすい地域を選んだわけではなく、被験者の旅行したことのない地域、あるいは観光的に興味のある地域を選んでいる。なおこれらの国内旅行の他に、2000年9月にインドネシア・バリ島、2001年5月にカンボジア・ベトナム・タイ方面へ海外旅行を行っているが、海外のバリアフリー化は今回のテーマではないため検証には含めていない。

【表1】 検証した旅行

実施月日	旅行方面	主要観光地
① 1991年6月15日～17日	南紀旅行	紀伊勝浦、南紀白浜
② 1992年2月8日～11日	九州中央部旅行	別府・大分、豊後竹田、阿蘇
③ 1993年5月2日～4日	山陰旅行	松江、出雲、津和野、山口、秋芳洞
④ 1994年6月3日～5日	伊勢志摩旅行	志摩、伊勢・宇治山田、鳥羽
⑤ 1994年10月28日～29日	北陸旅行	金沢、和倉、能登島
⑥ 1996年7月11日～14日	山陽旅行	尾道、広島、宮島
⑦ 1996年11月15日～17日	伊豆七島旅行	八丈島、三宅島
⑧ 1996年12月28日～31日	奄美諸島旅行	奄美大島、加計呂麻島
⑨ 1998年6月19日～22日	若狭旅行	城崎、天橋立、舞鶴、小浜
⑩ 1999年6月5日～7日	北海道東部旅行	釧路、弟子屈、知床、網走
⑪ 1999年8月25日～29日	隠岐島旅行	島前、島後
⑫ 2003年5月23日～25日	関西旅行	姫路、小豆島、神戸、彦根

2-4 検証事例

実際の旅行で、どのような旅行介助が、
どのような場面でどのように行われたかを

検証するために、1991年の南紀旅行を例に
とって下記のように時間的経過に沿って記
録した。

【表2】旅行介助の記録

場 所	種 別	介助内容
●1日目 (東京～南紀勝浦)		
JR東京駅	鉄道・東海道新幹線乗車	● 東京駅での乗車介助 (JR駅係員) ● 集合・ホームへ案内介助 (JR駅係員) ● 座席着席介助
東京一名古屋	新幹線車中	● 車中での介助 (特になし)
JR名古屋駅	鉄道・新幹線からJR紀勢線特急へ乗り換え	● 名古屋駅での降車介助 (JR駅係員) ● 新幹線ホームから紀勢線ホームへの案内 (JR駅係員)
名古屋―勝浦	JR紀勢線車中	● 階段担ぎ上げ (エレベーター・エスカレーターなし) (JR駅係員と協同) ● 座席着席介助
JR勝浦駅	降車	● 車中での介助 (特になし。ただし紀勢線に車いす用座席なし。デッキにいる。冷房効かずに暑い。) ● 勝浦駅での降車介助 (JR駅係員)。エレベーター・エスカレーターなし。ホーム端部から降りて、線路を横切り駅舎に行く。
勝浦駅―観光船乗り場	徒歩移動	● 徒歩 (特に介助なし)
小型観光船		● 切符購入介助 ● 乗船介助
観光船―旅館	観光船から旅館へ移動	● 外海へ出るため船が揺れる。転倒防止のため車いすを押さえる介助 観光船が直接旅館の波止場へ横付け。
旅館 (宿泊施設)	旅館到着	● 下船介助 ● 旅館でのチェックイン介助。入り口は段差なし。 ● 客室への案内介助 (旅館係員) ● エレベーター利用法、避難方法案内

場 所	種 別	介助内容
	風呂①露天風呂	● 入浴準備介助 ● 風呂の場所、構造を調べる介助 ● 脱衣介助 ● 浴槽へ体を下ろす介助、体の安定を保つ介助 ● 浴槽から上がり車いすに乗る介助 ● 着衣介助、別の風呂へ行く移動介助
	風呂②屋内	● 脱衣介助 ● 浴槽へ体を下ろす介助、体の安定を保つ介助 ● 浴槽から上がり車いすに乗る介助 ● 着衣介助。客室へ戻る介助
	夕食 就寝	● 食堂で夕食（特に介助なし） ● 寝具へ体を下ろす介助 ● 電動車いすのバッテリー充電介助 ● トイレ（特に介助なし） ● 寝返り介助
● 2 日目 （南紀勝浦～南紀白浜）		
旅館	起床	● 床から起こし車いすに乗せる介助 ● 車いす充電確認介助 ● 洗面・トイレ（特に介助なし） ● 荷物まとめ介助
旅館—JR勝浦駅	朝食	● 食堂で朝食（特に介助なし）
JR勝浦駅	旅館支払い 徒歩移動 JR紀勢線特急	● 旅館での精算介助 ● 徒歩（特に介助なし） ● 切符確認介助 ● 駅舎からホームへ移動介助（駅係員）。線路を横切りホームへ案内。
勝浦—白浜 JR白浜駅	JR紀勢線車中 降車	● 座席着席介助 ● 車中介助（特になし） ● 降車介助（駅係員）。改札まで段差なし。
白浜駅—三段壁（名勝）	路線バス	● 白浜での観光情報提供介助（観光案内所） ● 乗車介助（乗車に 3 段あり。運転手と協力）

場 所	種 別	介助内容
三段壁	徒歩見学	● 車中介助（特になし） ● 停留所到着。降車介助（運転手と協力） 降車後、三段壁まで徒歩。 海辺の地下洞窟。地下へ降りるエレベーターあり。見学通路はほぼ平坦であるが、途中3箇所2段ずつの階段がある。 ● 階段を下りる介助
三段壁—千畳敷	徒歩移動	● うどんを食べる（特に介助なし）
千畳敷	徒歩	● 徒歩5～10分（特に介助なし）
千畳敷—海中展望塔	徒歩	● 徒歩にて見学（特に介助なし）
海中展望塔	見学不可能	● 徒歩15～20分（特に介助なし）
海中展望塔—露天風呂	徒歩	● 見学方法ヒアリング介助。海中へ降りる方法は螺旋階段のみ（エレベーターなし）。電動車いすでは見学不可能と判断。介助者のみ見学。
露天風呂（崎の湯）		● 徒歩15～20分（特に介助なし）
露天風呂—	徒歩移動	● 海岸の露天風呂。車いすでの風呂へのアクセスは困難と判断。
南方熊楠記念館		● 徒歩30分（特に介助なし）
南方熊楠記念館	山上、階段	● 山の上にありバリアは多いが、内容が貴重なので見学する。入り口まで40段の階段介助（記念館館長と介助者）。館内2階へ登る螺旋階段もあり（館長と介助者）。
南方熊楠記念館—旅館	徒歩移動	● 徒歩20分（特に介助なし）
旅館	旅館到着	● 入り口段差3段。段差介助
		● チェックイン介助
		● 客室へ案内介助（旅館係員）
		● 入浴準備介助
	露天風呂	● 脱衣介助
		● 浴槽へ体を下ろす介助
		● 浴槽から出る介助
		● 着衣介助。部屋に戻る
	夕食	● 夕食（特に介助なし）

場 所	種 別	介助内容
	就寝	● 食後、散歩（特に介助なし） ● 寝具に体を下ろす介助 ● 電動車いすのバッテリー充電介助 ● トイレ（特に介助なし） ● 寝返り介助
● 3日目 （南紀白浜—東京）		
旅館	起床	● 寝具から体を起こし車いすへ乗せる介助 ● 車いす充電確認介助 ● 洗面・トイレ（特に介助なし） ● 荷物まとめ介助
	朝食	● 朝食（特に介助なし）
	旅館支払い	● 旅館での精算介助
旅館—白浜空港	タクシー	● 白浜空港までのタクシー依頼介助 ● タクシー乗車介助
		● 電動車いす分解介助
白浜空港	タクシー降車	● 後部トランクへの収納介助 ● タクシー降車介助
		● 車いす組立て介助
	航空会社チェックイン	● チェックイン手続き介助
		● 車いす機内預け準備介助（バッテリーをはずす。プラグ絶縁など）
	航空機搭乗	● 搭乗口への移動介助（空港職員） ● 30段のタラップを抱き上げて登る介助（空港職員）
		● 座席着席介助（空港職員）
羽田空港	航空機内	● 機内介助（特になし）
	到着	● タラップを抱いて下ろす介助（空港職員） ● 空港ターミナルまで車いすでの移動介助（空港職員） ● 荷物引取り所にて電動車いす組立て介助 ● 電動車いすへの移動介助 ● 出迎え確認介助。解散

以上が旅行中日程中の行動である。旅行中の介助行動をまとめると以下のようになる。

【表 3】旅行介助の回数

(単位：回数)

	移動時介助	宿泊時介助	小計
1 日目	1 2	1 7	2 9
2 日目	1 3	1 6	2 9
3 日目	1 6	3	1 9
合 計	4 1	3 6	7 7

2-5 検証事例と現在との比較

ここでは検証した南紀旅行事例と現時点でのバリアフリー環境の比較を行いたい。1991年の南紀旅行記録と現在の状態を比較すると、東京駅・名古屋駅などのJR主要駅や羽田空港のバリアフリー化改善によって、交通機関相互の連続性ができ、問題なく主要駅や空港に出られるようになった。この点で今日の大都市での旅行介助はもはや不要であるとさえいえる。しかしながら紀伊勝浦駅のバリアフリー化や白浜空港の搭乗タラップの設備は改善されていない。2000年11月施行の交通バリアフリー法では、乗降客数1日5千人以上の交通ターミナルを規模の整備基準としているため、市町村による整備計画のない地方の駅・空港等の改善は遅々として進んでいない。一方、観光地内交通手段をみると、白浜空港と田辺市内間には明光バスによるノンステップバスが導入され、ノンステップバス運行時間がわかればバス利用が可能になった。また現在は龍神ユニオンタクシーによるリフト付きタクシー運行も行われているため、タクシー予約ができれば電動車いすの分解・組み立ての介助は減らすことができる。また南紀地域の宿泊施設の改善状況も僅かずつではあるが、

徐々に進んでいる。総体的には紀伊方面の旅行環境は、1991年当時に比べ改善されつつあると言える。

2-6 1992年以降の旅行と現在との比較

ここでは1992年以降に実施した11回の旅行について、上記で検証した南紀旅行と同様の方法によって、現時点との比較を当事者の目で次のようにまとめた。ただ個々の旅行記録は膨大になるため、主として移動面のバリアフリー化についてまとめることとした。下記のコメントからいえることは、社会環境のバリアフリー化の進展によって1998年の若狭方面旅行あたりから、だいぶ旅行しやすい状態になっていることがわかる。

(1) 1992年・九州中央部方面（別府、豊後竹田、阿蘇）旅行と現在

大分空港とJR別府駅間の移動方法、JR豊後竹田駅の構造、阿蘇山ケーブルカーなど、旅行当時と変わっていない点が多い。したがって現在でも介助の大きな軽減は望めないと思われる。

(2) 1993年・山陰方面（松江、出雲、津和野、山口市、湯田温泉、秋吉台、秋芳洞）旅行と現在

このとき以降の旅行が常にバリアフリー環境研究につながり、バリアフリー調査の傾向が強くなった。その意味では印象に残る旅行であり、精力的に観光した。このときに感じたことは、観光地ごとの行政の意識、取組み姿勢によって観光しやすさにばらつきがあることであった。特に介助の軽減につながる観光建築物・博物館などの観光施設のバリアフリー化が全く行われていない地域もみられた。現在では松江市内のカラコロ広場整備、秋芳洞入り口のバリアフリー化整備、景清洞のバリアフリー化などが進んで、かなり旅行しやすくなっている。

（３）１９９４年・伊勢志摩方面（志摩スペイン村、伊勢、志摩、明治村）旅行と現在

都内から池袋の高速バスターミナルまでのアクセスは、現在はバリアフリー化されている。しかしながら長距離バスのバリアフリー化、伊勢周辺バスのバリアフリー化は遅々として進んでいない。一方、志摩スペイン村、鳥羽水族館、ミキモト真珠島など観光施設のバリアフリー化は進んでいて、当時も観光を楽しむことはできた。一番問題であった伊勢神宮内宮の４０数段の最後の階段は、地元「伊勢志摩バリアフリースターセンター」や皇學館大學有志による介助人派遣サービスによって改善されてきている。

宿泊施設のバリアフリー情報は、実際に宿泊してみると入手した情報と異なることが多く、入り口に一段の段差があったり、部屋が狭かったりすることが多い。このときの宿泊施設も万全とはいえなかった。バリアフリー

宿泊情報の基準化が今後の課題である。

名鉄犬山駅から明治村へのバリアフリー化された交通手段が、１９９４年当時はなかったが、現在はリフト付きタクシー１社が運行している。また当時は鉄道会社によって職員の対応にあまりにも差があり、社員のバリアフリー教育の重要性を肌で感じた旅行でもあった。

（４）１９９４年・北陸方面（金沢市、和倉）旅行と現在

当時と比較すると金沢地区交通機関の格段のバリアフリー化改善が際立っている。小松空港とＪＲ小松駅間に数台のノンステップバスが運行されており、ハート・サイド・ネットワーク（ＮＰＯ団体）も小松空港と金沢市内の送迎サービスに応じている。金沢市行政は市内交通のバリアフリー化に熱心で、金沢ふらっとバス（コミュニティバス）などのノンステップバスも増加し、バスドライバーや市民の意識向上も肌で感じられる。道が細く、坂のある観光地であるから、ノンステップバスの増加は介助の軽減につながる。観光地のバリアフリー化の好事例であるといえる。

（５）１９９６年・山陽方面（尾道、広島市、宮島）旅行と現在

旅行当時は広島市内のバスと市電の乗車に苦勞したが、現在は広島市にノンステップバスと低床式市電が走るようになった。両者とも乗車できるのは車いす２台までなので、団体旅行での利用は難しいが、市内での移動手段は改善されている。

尾道は坂のまちといわれ、車いすでは大変観光のしにくい町である。現在も基本的には

変化はない。安芸宮島の厳島神社は海辺にあるため車いすでの見学はしやすく、バリアフリー化されている。ただ裏の寺に行くには急坂があり、介助者にも障害者にも恐怖を感じる。長崎市グラバー園などの工夫もあるように、坂のまちの観光も改善方法の研究が必要な分野である。

(6) 1996年・伊豆七島方面（八丈島、三宅島）

旅行と現在

旅行当時と現在の状態は基本的に変わっていない。特に三宅島は火山噴火のため長く行けない状態であった。現在も船舶の設備は当時と変わっていない。ただ伊豆七島は東京都に属するので、公共施設のバリアフリー化は進んでいる。島内の交通手段がもっと便利になり、ノンステップバスが運行されると観光時の移動の悩みがなくなる。旅行当時、八丈島ではホテルの車、三宅島ではペンションの車を利用した。車はバンタイプなので、電動車いすの分解は不要であったが、上げ下ろしに男手が二人必要であった。

八丈島、三宅島とも当時から公共施設の風呂には、スロープ・手すりがあり、入浴の介助が軽減された。また利用した三宅島の老人福祉センターの普通トイレは内部が狭かったので、あらかじめ動きを決めて、慎重にトイレに入った。一人での普通のトイレ介助はかなり技術がいると感じた。旅行介助で事故が起きてからでは遅いので、常に慎重さが求められる。

(7) 1996年・奄美諸島（奄美大島、加計呂間島）旅行と現在

この旅行自体、介助者を探すことから始まった。当時、旅行介助を依頼することは困難だった。現在では旅行会社やNPO団体が、トラベルヘルパー、トラベルボランティアなどの形で旅行介助者を世話する活動も出てきており、また一般募集のバリアフリー旅行も販売されるような時代になった。

このときの旅行では、旅行前に島内移動のために現地での車と運転手を確保した。奄美大島は大きな島であり、電動車いすが利用できる公共交通手段が無いためである。この状態は現在も変わりが無い。このことによって大島島内移動は楽になったが、加計呂間島に渡ってからのバス昇降と移動は、バスが小型バスであったため困難を極めた。

また東京から奄美大島名瀬市へのフェリー船の昇降も階段が72段あり、船会社職員の介助を受けながらも、車いすから落ちるのではないかという恐怖を味わった。大型客船のエレベーター設置、港湾のバリアフリー化は交通バリアフリー法の施行以来、各地で急速に進んでいる。しかし、このとき利用した奄美・沖縄行きのフェリー船は、港も船も階段であって、今も変わっていない。

空港職員に関しては、奄美大島は障害者スキューバダイビングが盛んなこともあり、車いす旅行者の介助に慣れていると感じた思い出がある。

(8) 1998年・若狭方面（城崎、天橋立、舞鶴、小浜）旅行と現在

この旅行は、行く先々で旅行環境のバリアフリー化を体感した旅行であった。即ち現在

のバリアフリー化状況に近くなってきたといえる。具体的には、鉄道の各駅にスロープ板が用意され駅係員がすばやく対応してくれたこと、どしゃ降りの雨中でリフト付きタクシーが30分で迎えに来てくれたこと、観光施設の各箇所にスロープが設置されていたこと、寺院では職員が当たり前のように車いすの介助をしてくれたことなどである。

小浜市では、介助者はレンタル自転車でサイクリングロードを電動車いすと共に移動した。お互いにスピードが異なるので途中迷うこともあったが、案内表示さえしっかりしていれば、このようなお互いが楽になる移動の仕方も工夫できる。

(9) 1999年・北海道東部（釧路、弟子屈、知床、網走）旅行と現在

当時の旅行環境と現在の状態は、ほぼ同じである。釧路空港でのリフト付きレンタカーは、これまでにない快適な旅行を与えてくれた。現在ではかなり多くのレンタカー会社が、リフト付きレンタカーを配車しているので、予約時に場所と時間を指定すれば、その場で昇降できるようになった。このときの旅行でも、帰路は女満別空港であったが、レンタカーの乗り捨ては可能であった。

宿泊は、ユニバーサルデザインの宿「風曜日」とユニバーサルルームのある知床第一ホテルを利用した。そして旅館大浴場では、ホテル職員が入浴を介助してくれたので、介助者も温泉を十分に楽しめた。

釧路湿原細岡展望台、摩周湖、とうふつ湖、小清水原生花園などのスロープ設置も進み、

観光地で1人寂しく車で待っているということとはなくなった。普通に普通の旅行を味わえた。今でも良い旅行だと思っている。

(10) 1999年・隠岐島（島前、島後）旅行と現在

最近の情報が少ないため、現在との比較が困難であった。「イカドン船」という車いすのままリフトで岸から乗り移り、電動リールで多数の魚（アジなど）が釣れた経験は、とても新鮮で、あの楽しさは忘れられない。毎日、島の社会福祉協議会や村で用意してくれたバンで移動した。各島で島民独特の親切さ、もてなしの心に触れた。キンニャモンニャ祭りの混雑のときでさえ、島民は親切であった。放牧された馬、闘牛、水若酢命神社、後醍醐天皇黒木神社など、島の歴史・文化を堪能できた。この旅行では、船による移動が多かったが、船の係員が当たり前のこととして介助してくれたことが印象的だった。

(11) 2003年・関西方面（姫路、小豆島、神戸、彦根）旅行と現在

この旅行は、現在の旅行環境とはほぼ同様であり、過去との比較にはならない。東海道新幹線700系の揺れの無い快適さ、途中で旅程変更がきく融通さ、姫路の道のわかりやすさ、姫路城入り口案内人の見学上のバリアに関する説明のていねいさ、小豆島に一部にノンステップバスが走っていること、震災から8年目の神戸の町の歩きやすさ、神戸市内交通機関のバリアフリー化、ホテルのユニバーサルルームの快適さ、彦根の城以外の博物館などの完全なスロープ化などによって、旅行介助が

楽になってきたことが実感された。人に迷惑をかけないようにビクビクしながら旅行していた時代に比べ、介助を受ける側も普通に旅行が出来る時代になってきたことを感じた旅行であった。

3 体験の理論的検証

これまで見てきたように、実際の旅行場面では多種多様な旅行介助があり、また近年になり社会環境のバリアフリー化が整うにつれて、旅行介助の軽減化が図られるようにみえる。そこで、ここでは旅行環境のバリアフリー化と旅行介助の整理を行い、介助の軽減化とその効果を検証してみたい。なお一般的な意味でのバリアフリー化課題には、車いす対応だけでなく、聴覚障害への対応、視覚障害への対応、知的障害に対する対応など多岐に渡る。しかし今回は電動車いす利用者の旅行をテーマに取り上げているため、介助課題の範囲は主として車いす対応として記述することにする。

3-1 旅行環境のバリアフリー化

調査対象とした旅行行動の中で利用した旅行関連施設は、国内の交通機関、観光諸施設、宿泊施設の3種類に大別できる。それぞれのバリアフリー化について概略したい。

(1) 交通機関

今回の12回の旅行で利用した交通機関は、

航空機、JR新幹線、JR在来線、長距離バ

ス、長距離フェリー、私鉄、地下鉄、路線バス、市電、タクシー、リフト付きタクシー、連絡線・観光船、モノレール、ケーブルカー、リフトバン、バン型自動車、レンタカーなど、ほとんどすべての公共交通機関を利用した。公共交通機関のバリアフリー化を考えると、それぞれの交通機関ごとにバリアフリー化課題が異なることに留意しなければならない。その視点は、乗り場に関する課題、乗りかたに関する課題、乗り物それ自体に関する課題の3点である。鉄道でいえば、乗り場は鉄道駅舎でありもっとも課題が多く、乗り方や乗り物は駅舎よりも課題は少ない。船では港の乗り場は比較的課題は少ないが、タラップという乗り方や船の構造は車いすでは行動しにくいものである。交通機関のバリアフリー化については、2000年の交通バリアフリー法施行以前から取り組まれていたが、近年の進展は目覚ましいものがある³⁾。今回検証した旅行での交通バリアフリー課題としては、「ノンステップバスの増加」、「低床式市電の増加」、「リフト付きタクシー予約の簡素化」、「ケーブルカー駅階段のバリアフリー化」、「長距離バスのバリアフリー化」、「リフト付きレンタカーの普及」、「各駅にスロープ板の用意」などがあげられる。

各種の障害者の交通機関利用統計を見ると、近年の急増傾向がはっきりしている。

3(1) JR東京駅車いす新幹線利用件数は、1990年の14,878件から、2003年の78,373件に伸びている（JR東海・JR東日本合計）。

(2) 高速道路障害者割引料金利用台数は、1994年度の544万台から、2003年は2,161万台へ伸びている（日本道路公団調べ）。

JR東京駅新幹線の車いす利用者数は、1988年と2003年を比較すると、JR東海で5倍、JR東日本で9倍になっている。障害のある旅行者は車移動が多いことから、2003年の高速道路の障害者割引利用台数は2,161万台となっており、全利用台数22億5,053万台のうちの0.96%を占めるまでになっている。つまり約100台に1台の利用割合となっているわけである。その他の統計をみても、自動車福祉車両の販売台数増加、ノンステップバスの普及、リフト付きタクシー・介護タクシーの増加、車いす生産台数の増加などは目覚ましいものがある。これらの交通機関のバリアフリー化は、結果として旅行介護の軽減に寄与するものと考えられる。

（２） 宿泊施設

今回の旅行では、シティホテル、ビジネスホテル、和風旅館、ペンション、民宿など各種の宿泊施設を利用した。旅行前にある程度バリアフリー化の進んだ施設を選ぶように心がけたが、いわゆる車いす対応の設備の整ったユニバーサルルームやバリアフリールームだけでなく、旅行目的地に適切な宿泊施設が無い場合には、通常の洋室や布団を敷く和室などかなりバリアのある宿泊施設も利用した。また宿泊施設において温泉のある場合は積極的に大浴場を利用したり、その他の多様な宿泊施設の機能も活用したりした。1994年のハートビル法の施行以降、宿泊施設のバリアフリー化は徐々に進んでいるものの、都市部以外の観光地では、車いすで利用しにくい宿泊施設は依然として多い。今回の旅行でもエレベーター設備の無い場合には、階段をお

ぶって登り降りすることもあった。洋風建築物の場合には車いすでそのまま入れるが、和風建築物の場合には車輪を拭いて上がることもあった。宿泊施設の使いやすさの点では、トイレの介助、入浴の介助、食事介助、ベッドへの移乗介助、部屋の使いやすさなどが、この十数年間でどの程度進化したかが介助軽減の重要な指標であると感じた。

（３） 観光諸施設・観光地

観光地での観光行動については、名所・旧跡、歴史的建造物、体験観光、自然観光などできる限り多様な行動を行った。観光地・観光施設においては、歩道の段差解消やスロープ設置、公共車いすトイレ（「誰でもトイレ」、「身体障害者用トイレ」、「ゆったりトイレ」などの呼称もある）の整備、休憩施設（「ポケットパーク」、「足湯」、歩道のベンチ）の整備、案内標識の整備、バリアフリーマップの準備など課題は沢山ある。この十数年間のバリアフリー化指標としては、観光地・観光施設アクセスがどの程度行きやすくなったか、介助が無くてもどの程度見て回れるか、どの程度の介助があれば見学可能かが改善の指標としてあげられる。

また、観光地・観光地バリアフリー旅行情報の整備は大変大切な課題である。旅行計画段階におけるインターネット情報は、ますます重要性を増している。例えばノンステップバスの時刻表が得られれば、観光地での行動が非常にしやすくなる。また全国各地にある観光ボランティアの人的資源はバリアフリー観光において今後大変重要になるだろう。車

いすでも楽しめる観光情報も豊富であり、その土地ならではの食べ物情報だけでなく、本来の地域の深い歴史や文化の解説者、自然解説者（インタープリター）としても地域ホスピタリティの発信者に最適であろう。今回の旅行検証でもあったように魚釣りを楽しむような行動にみられるように、ただ観光行動がバリアフリー化されるだけでなく旅の楽しみを広げる、即ち「旅行に行ける」段階から「旅を楽しむ」段階に移ることが、今日のバリアフリー観光の課題であるといえよう。

3-2 旅行介助

旅行において円滑で快適な行動を妨げる障害としては、移動面の障害、情報取得面の障害、医療面の障害に分かれる。この分け方に応じて考慮すると、旅行面における介護や介助内容は実に多岐に渡る。つまり歩行の不自由な人、耳や目の不自由な人、理解面で困難を感じる人、医療上の介助を必要とする人など、介助の対象となる人によって必要な介助の内容は異なるからである。ただ本論においては、車いす利用の被験者に合わせて、移動面の介助、日常生活面の介助、その他の行動に関する介助の3つの側面に分けて考えてゆきたい。

(1) 移動面の介助

被験者は電動車いすを利用する関係で、移動面における介助の割合が大きくなる。介助の種類としては、交通機関の乗り場での階段の昇り降り介助、乗り物への乗車・降車介助、

座席への着席介助、荷物の上げ下ろし介助、タクシーやバスへの収納のための車いす分解・組み立て介助などがある。多種類の交通機関を利用する場合には、それぞれの乗り物の特殊性に合わせた介助が必要になる。特に体を抱えなければならない場合、車いすから座席に体を乗り移らせる場合、階段を担いで昇る場合、車いすを短時間で分解する場合などは、かなりの体力を必要とするため、かなり力のある介助者が必要になる。ただ駅にエレベーターが設置されたり、リフト付きタクシーが普及したりするなどの交通機関のバリアフリー化が進むことによって、この移動面の介助度合いは格段に楽になる。

被験者は手動車いすに比べ、電動車いすは圧倒的に介助が楽であると述べている。常に車いすを押すわずらわしさがなく、横に並んで話ができる利点もあり、介助するほうも納得できる点が多い。ただ電動車いすは、重量が重く持ち上げることが大変であり、故障時・バッテリー消耗時は走行不能という欠点がある。また最近では手動にも電動にもなる軽量の簡易型電動車いすが普及し、利用者が増えている。介助面から言うと、常に手動車いすを押し続ける疲労やブレーキ確認の心配などに比べれば、電動車いすは比較的独立性が高いと言える。

(2) 日常生活面の介助

トイレ、入浴などの日常生活面（ADL⁴）の介助は、主として宿泊施設で行われる

4 ADL：福祉の考え方の一つでActivity Daily Living（日常生活動作）の略。

ことが多い。ただ被験者はすべての日常動作面で介助が必要なわけではなく、自分で可能な範囲のことは時間がかかっても自分で済ませるため、介助者は介助を依頼された場合にのみ手を貸す形をとってきた。具体的な介助には、車いすからベッドへの乗り移り介助、トイレ介助（必要な場合のみ）、入浴介助（脱衣、浴槽への入浴）、寝返り（必要な場合のみ）、食事介助（バイキング料理など必要な場合のみ）、着替え介助（必要な場合のみ）、車いすバッテリー充電介助などがある。このうち体力を要する介助は、入浴介助及び車いすとベッド間の乗り移り介助（トランスファー介助）である。最近の宿泊施設では、地元のヘルパー会社から入浴介助のヘルパーを派遣してもらって温泉入浴を楽しむケースも増えてきている。被験者も入浴については「浴槽まではバリアフリー化できても、最終的には人の手を借りなくてはならない。どんなにリフトが整っても介助が必要な部分である」と述べている。また最近の宿泊施設ではシャワー設備が充実しており、それで十分満足できる場合も多い。食事介助については、テーブルの高さやナイフ・フォークの工夫など利用者各自のアイデアによって解決できることが多い。しかしながら日常生活介助全般については、移動面のバリアフリー化に比べ、設備や機械の利用によって容易化できることが少ないため、介助行為全体の軽減化にはつながりにくいといえる。

（３） その他の行動に関する介助

その他の行動に関する介助としては、旅行

情報の収集介助、交通機関切符購入介助、旅行前の諸準備介助、旅行費用精算介助、緊急時の対応介助、投薬など医療知識の必要な介助などがあげられる。これらの介助は、もちろん介助者が介助しなくても旅行当事者が遂行できることは沢山ある。これらの介助では社会的対応の必要な介助も多いため、当事者が責任を持って行うことは社会的自立につながり、本人が自信を持つことにもなる。今回の旅行検証においては、できる限りやるべきことは分担して、お互いの負担軽減に努めてきた。

４ 旅行環境のバリアフリー化と旅行介助の軽減に関する考察

今回の旅行検証結果から得られた近年の旅行環境のバリアフリー化と介助軽減に関する知見は下記の４点にまとめられる。

① 近年の旅行環境、特に交通環境のバリアフリー化によって、移動面の介助については介助回数が軽減されると同時に、体力の負担の大きい介助が大いに軽減されている。この面の証としては、最近の旅行では車いすを分解すること、階段で電動車いすを担ぎ上げること、当事者をおぶって上がりおりすることは、まず無くなった。今回の旅行検証では1998年ごろから特にこの傾向が強くなっている。つまりこのように危険の多い介助はする必要ななくなるほどに今日の旅行環境のバリアフリー化は進んでいるといえる。このことは男性介助者がついて行かなくても、女性の介助だけでも、また高齢者同士でも旅行ができる時

代になっていることを表している。

② 主として宿泊施設で行われる日常生活介助については、人の力による介助の多いこともあり、バリアフリー化による介助の軽減効果はあまり図られていない。ただ観光地側でのマンパワー確保により入浴介助のしくみを作ったり、観光ボランティアによる観光時介助のしくみを作ったりすることによって、同行する介助者の介助軽減を図ることは十分考えられることであるし、実際にそのような試みは徐々に始まっている。

③ その他の行動に関する介助については、インターネットなどによる事前情報入手が容易になることは、旅に対する不安感など心理面でも軽減されると同時に、観光地での観光行動の多様化にもつながる。また伊勢志摩バリアツアーセンターのように、旅行者それぞれに合わせた旅行相談機能を拡大することによって、より多様で豊かな旅が可能になる。また、そのような情報と相談の全国的なシステム化が必要な時代となっている。

④ 旅行環境のバリアフリー化が進み移動面の介助が軽減され、また日常生活面の介助システムが確立される結果として、旅行の選択肢が広がることだろう。介助の軽減によって当事者・介助者ともに旅行中で精神的・時間的余裕が生まれ、本来の旅行の楽しみが得られることになるだろう。

5 終わりに

今後に残された旅行介助課題は多くある。

① 近年、介助制度が整備され始めている。

2000年施行の高齢者を対象とした介護保険制度、2003年に障害者を対象に施行された障害者支援費制度の中では、どのようにしたら旅行には適用可能か、また介助の軽減に役立つのかと言う検証が必要である。

② 旅行上の介助では、旅先の人々のほんの少しずつの手助けが役に立つものである。実際には計測が出来ないかもしれないが、旅行者・介助者の心理的負担を取り除く意味でも地域のホスピタリティ向上が望まれる。

また旅行介助は在宅生活でのホームヘルパー業務に比べても多種多様であり、さまざまな介助業務の集合体であるということが出来る。旅行途中で介助を他の人と交代することは困難であり、一日の介助時間も朝の起床から夜の就寝まで長時間にわたる。加えて移動面の介助においては体力の必要な介助の多いこともあげられる。それだけ困難とはいえ、旅行によって得られるものは多い。旅行介助の研究はまだ始まったばかりである。今後の更なる研究を望みたい。

参考文献：

勝矢 光信『車いすと一緒に旅に出よう！』

日本経済新聞社、2000年
草薙威一郎『障害をもつ人と行く旅』

エンパワメント研究所、1998年

二 席

観光開発に包摂される自然環境／先住民文化保全

—タイの「海民」モーケンを対象としたプロジェクト・ワークショップの考察—



鈴木 佑記

1. はじめに

1872年、世界初の国立公園がアメリカに誕生した。特定の地域を国立公園に指定することで、伐採を禁じるなどの制限を加え、貴重な自然を保護しようという動きが、法を伴って現れた最初の出来事であった。いつしか、そうした自然を保護しようとする活動が地球規模で広がり、世界各国で環境保全を考慮にいられた開発がすすめられるようになった。それは、ある国においては国立公園指定への動き、また世界遺産登録への動きと重なっていた。こうして、豊かな自然が守られるようになった一方で、新たな問題が浮上してきた。国立公園や世界遺産に指定・登録された、ある地域には先住民が暮らしており、彼ら、彼女らを土地から追い出すことなく、先住民の文化をどのように尊重して開発を進めることができるのかという問題があらわれたのである。

その問題解決の方策の一つとして、開発を本格的にすすめる前に、多くの利害関係者を同じ場所に集めて話し合うワークショップを開くことが考えられた。事前に互いの意見・主張を組み入れてから開発を着手しようというわけである。こうした考えは、多主体参加

を目指す試みとして、多方面から評価されてきており、実際、現在においても、あらゆる開発を推進する上で、多くの研究者、NGO関係者が支持してきている。

しかし、その多主体参加の話し合いの内容に関する考察は、これまで十分になされてはいない。話し合いには、参加できる人数が限定されており、それぞれの利害関係者から数人の代表者を参加させることが普通である。ただし、その代表者が、必ずしもその集団内の意見を代表しているわけではなく、その話し合いにおいて、各代表が均等に発言できる環境を用意されているのかといった問題（使用言語や発言の割り当て時間等）などがあるにもかかわらず、その内容についての議論は真剣になされてこなかった。特に、開発をされる側の人間、つまり開発が入って来さえしなければ、話し合いにすら関わる必要のなかった人々に対する関心は薄かった。開発に「受け身」の立場を強いられてきた人々を基点に据えた場合、多主体参加を標榜してすすめられてきた「持続可能な観光開発」や「エコツーリズム」、また「住民参加型」の観光化には、いまだ多くの問題が残されているように思われる。

本稿では、タイにおける観光開発に注目し、スリン諸島の先住民モーケンの文化を保全しようとするプロジェクトを事例として、多主体参加を謳い、先住民のために開発を行うと主張するプロジェクト・ワークショップの場面に、モーケンの主体性が排除されていた事実を提示する。近年、タイにおいて推進されている、自然環境及び先住民文化保全の両立を目指す観光開発には、歴史的、社会的に構築された、目に見えにくいパワーポリティクスが働いているのである。このことを示すためにまず、タイにおける観光開発を説明し、国立公園指定、世界遺産登録の歴史的背景を把握する。そして、それらの地域に指定・登録された空間域に暮らす先住民と開発を推進する側との間で発生した問題を紹介した後、タイ領アンダマン海に浮かぶスリン諸島と、そこに暮らす先住民モーケンを対象にした、観光開発を前提とするプロジェクト内容を出版物から批判的に分析する。最後に、先住民文化の保全を唱える観光開発が抱える根本的問題を明らかにする。

2. タイの観光開発

タイにおいて観光開発が行われるようになったのは、サリット政権（1958～63年）の時代からである。サリットは当時のアメリカの

反共戦略に協力し、開発（Kan Phattana）という新語を用いてタイの経済開発政策を推進した人物である。サリットはまず、1959年8月10日に観光振興委員会を設置し、1960年にはタイ旅遊奨励公団（1960～1979）が発足することになった¹。これが1979年5月5日にタイ国政府観光庁へと名称変更し、現在にいたるまでタイの観光開発を推進する機関として機能している²。

機関設立から約半世紀が経ち、タイの観光開発は、自然、文化資源を観光の対象とすることで、やがて海外からの「貧乏旅行者」や、国内観光するタイ人といった観光の多様な形態を提供して大衆的なものへと発展し、莫大な利益を国家にもたらすことになった。

しかし、観光の大衆化は国に経済的利益をもたらす一方、観光開発にともなう自然環境の破壊を引き起こした。そして自然保全の観点から、タイ国内のあらゆる地域が国立公園に指定され、場所によっては世界遺産に登録されることになった。こうすることで、過度な森林伐採や観光化をくい止めることに一定の効果をあげることになったが、別の問題を発生させていた。それは、国立公園や世界遺産に指定・登録される以前から、その地域を生活空間として生きてきた人々、いわゆる先住民³をめぐる問題であった。

1 Caruwat, Chalumchai. 1960. "Kandamnunkan Oo. So. Tho. (『オーソートー』、仕事に着手)" *Oo. So. Tho.* 1(1), pp. 9-13.

2 タイ国政府観光庁: <http://www.tat.or.th/thai>

3 "indigenous people" の邦訳に関する見解は統一されていない。国際連合の日本語版ホームページの広報センターをみると、1993年の「International Year of Worlds Indigenous Peoples」を「世界の先住民の国際年」と訳していたり、1994年から2004年の10年間の「International Decade of the World's Indigenous People」を「世界の先住民の国際10年」と訳していたりするなど、「indigenous people」を「先住民」と訳している。本稿でもこれをならった。<http://www.unic.or.jp/schedule/futur.htm#15>を参照。

こうした問題に対処する方策として、タイにおいても90年代後半より、「持続可能な開発」や「エコツーリズム」などの概念が導入された。その上で、いわゆる「住民参加型」と呼ぶうる、多主体を念頭に置いた観光開発が唱えられるようになり、先住民などの開発される側の住民をも開発過程に参加させることで、開発を推進する側の一方的な押し付けによらない観光開発をすすめることが可能になったと考えられている。

3. タイにおける国立公園、世界遺産、先住民の関係

3.1. 国立公園指定と世界遺産登録のはじまり

タイにおける観光開発がサリットによってもたらされたように、国立公園のはじまりもサリットが契機となっていた。1959年、サリット首相は政務視察をしにタイ北部へ訪れた。そこで、森林保護の重要さに注目するようになり、タイで国立公園を指定できるように農業省と内務省を動かした。そして、1959年10月7日に開いた国会閣議により、14地域の森林地域を国立公園化していくことを決議した。自然資源保護に関する専門家である、アメリカ人ルール（George C. Ruhle）の助けを借りて計画はすすめられ、1962年9月18日に、ナコンラーチャシーマー県、ナコンナーヨック県、プラチナブリー県、サラブリー県の4県を

またぐ森林地域を、カオヤイ国立公園として最初に指定することになった。それから42年経ち、2005年8月1日現在、148地域が国立公園に指定されている⁴。

一方、タイで世界遺産に登録されはじめたのは、スコタイ地域、アユタヤ地域、トゥンヤイーファイカーケーン（以下、トゥンヤイ）地域が世界遺産リストに登録された1991年のことである。翌年、バンチェン遺跡が登録され、2005年にはドン・パヤイエン・カオヤイ複合林が登録された。

そもそものはじまりは、1972年11月16日に国際連合教育科学文化機関（以下、ユネスコ）の第17回ユネスコ総会で「世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約」が採択され、1975年に正式に発行されてからである。「世界遺産」とは、年に1度の世界遺産委員会の本会議で最終承認され、リストに載せられたものをいう。

1978年に第1号の世界遺産が登録されてから30年近く経ち、2005年8月1日現在ではすでに、ユネスコの世界遺産リストに世界137カ国812の遺産が登録されている。この世界遺産は文化遺産（628遺産）、自然遺産（160遺産）の2つにわけられ、双方のカテゴリーで価値が認められるものを、文化と自然を重複する複合遺産（24遺産）として登録されている⁵。タイの5つの世界遺産は、スコタイ、アユタヤ、バンチェンの3つが文化遺産として、

4 2002年10月3日施行の省庁再編までは、タイ王室森林局が管轄していた。現在は、天然資源・環境省、国立公園・野生動物植物局の管理下にあり、下記のURLから情報が引き出せる。URL：<http://www.dnp.go.th/default.asp> より。

5 URL：<http://www.unesco.org> より。

トゥンヤイとドン・パヤイエーン・カオヤイ複合林が自然遺産としてリストに載せられており、今後、タイ領アンダマン海域を世界遺産に登録していこうとする動きがある。

3. 2. 観光開発と先住民

タイにおいて、観光開発がすすんだ地域には先住民が暮らす地域が多く含まれる。彼、彼女らの住む地域は、国立公園化がすすめられるようになった1962年以降、タイ政府により厳しく管理されてきた。以前は国の利益につながるとは考えず無視してきた地域も、ひとたび国立公園、もしくは世界遺産に指定されると、タイ政府はその地域に住む先住民に対して、狩猟・漁撈による自然破壊を主な理由に立ち退きを要求してきた。立ち退かせた後の地域周辺には、観光客のための宿泊施設などが用意される。観光資源としての自然景観を重視し、先住民に対する扱いを軽視してきたといえる。

ここでは、トゥンヤイに暮らしてきた先住民ポー・カレン（自称スー）を例に挙げてみよう。トゥンヤイは、カンチャナブリー県とウタイターニー県一帯の動物保護区が自然遺産として登録された地域である。この地域には、現タイ王朝（ラッタナコーシン王朝）が成立する以前の600年程前からポー・カレンが焼畑農耕をして暮らしてきたが、トゥンヤイ

が1991年に世界遺産に指定されると、タイ政府はこれらの先住民を、国境を勝手に越えては、焼畑をして自然破壊する者たちとみなし、これらポー・カレンの立ち退きを要求した。一方的に国有化した土地に、森林局の役人、軍と国境警察を動員し、政府の要求に従わない住民たちを威圧したのである。こうして一方的に追い出された、タイ国籍を認められていないポー・カレンの人びとは、焼畑による作物栽培も、タイ国内で就職して現金を稼ぐこともできなくなり、生活手段を失うこととなった⁶。

これから詳述する「海民」モーケンも、ポー・カレンといった「山地民」同様、国境を自由に移動して暮らしてきた。アンダマン海域も国立公園に指定され⁷、観光開発がすすむと、モーケンは自然資源を勝手に収穫してしまう「邪魔者」として扱われ、それまで暮らしていた土地を一方的に立ち退かされてきた。自然や文化の保護を目的として、国立公園に指定され、世界遺産に登録されるはずなのだが、逆に観光開発がすすみ、実は生態系を維持してきた先住民が追い出され、環境破壊がすすむという矛盾した構図がみられるようになった。

しかし、そうした状況も、研究者やNGO関係者によって、焼畑や狩猟、漁撈などを自然破壊の理由とするには不十分であることが報告されるようになり、政府もそれまでの扱い

6 以上、細川弘明. 2003a. 「タイ西部、世界遺産地区の先住民族の村を訪れて（上）」『先住民族の10年NEW』91; 細川弘明. 2003b. 「タイ西部、世界遺産地区の先住民族の村を訪れて（下）」『先住民族の10年NEWS』92より。

7 タイ領アンダマン海域で国立公園に指定されている地域を県別にみると、ラノー県が3つ、パンガー県が6つ、プーケット県が1つ、クラビ県が3つ、トラン県が1つ、サトゥーン県が3つで、合計17箇所ある。次節から論じるプロジェクトが対象としている地域のスリン諸島は、タイ国内における29箇所目の国立公園として1981年7月9日に指定された。

ができなくなった⁸。今では、「山地民」や「海民」といった先住民をエコツーリズムのガイドとしてとりこむ考えに変わってきている。また最近では、自然を重視し、先住民を無視した一方的な開発政策が行われないようにするため、先住民の文化を尊重しながら、自然保護と開発を目指すプロジェクトを通じた観光開発が注目されてきている。その一つに、次章より検討する「タイ国、アンダマン海、スリン諸島、保護地域に暮らす先住民のための場所」プロジェクト（以下、「先住民プロジェクト」）がある。

4. “A Place for Indigenous People in Protected Areas, Surin Islands, Andaman Sea, Thailand（タイ国、アンダマン海、スリン諸島、保護地域に暮らす先住民のための場所）” プロジェクト

4.1. プロジェクト概要

本論文で「先住民プロジェクト」と呼ぶ「タイ国、アンダマン海、スリン諸島、保護地域に暮らす先住民のための場所⁹」というプロジェクト名は当初、「保護地域における先住民のための場所—アンダマン海岸域の先住モーケンと国立公園当局のあいだで¹⁰」というプロ

ジェクト名であった。タイ語では、直訳すると「アンダマン指導計画（*Khronkan Nam Rong Andaman*）」とされ、これを英語にして「アンダマン・パイロット・プロジェクト（*Andaman Pilot Project*）」と呼んでいる。

プロジェクトの対象はスリン諸島に暮らしてきたモーケンである。このスリン諸島は、1981年にタイ政府が国立公園化することを公布した地域である。この地域は国立公園化される以前より、モーケンが海洋資源を収穫し、雨季の間には一時的な小屋を建ててきた生活の場であったが、国立公園法によって、それまで収穫していた自然資源に制限が加えられ、モーケンの生活に深刻な問題を与えることになった。その諸問題の解決策を探るために、ユネスコの政府間海洋委員会（IOC）¹¹と、海岸域、小島群における環境と開発のための横断的、学際的な討論の場（以下、CSI）¹²と、バンコク事務所¹³の3つをとおした支援のもと、チュラロンコーン大学社会調査研究所によって着手されたのが「先住民プロジェクト」である。

CSIは世界各地で23箇所のプロジェクトを支援、実施しており、「先住民プロジェクト」はそのうちの一つでもある。またCSIは、海岸域や小島群における資源に対する価値観の違い

8 ただし、1989年に制定された伐採禁止令以降は、焼畑が事実上不可能となった。それにもかかわらず、山地民を森林破壊の元凶とする言説は変わることなく、むしろ厳しさを増しているという。[速水洋子, 1999. 「タイ国家の領土におけるカレンの土地権—共同性と伝統の構築」 杉島敬志編『土地所有の政治史—人類学的視点』風響社：209]

9 “A Place for Indigenous People in Protected Areas, Surin Islands, Andaman Sea, Thailand”

10 “A Place for Indigenous People in Protected Areas: the Indigenous Moken and Park Authorities along the Andaman Sea Coast”

11 the Intergovernmental Oceanographic Commission

12 the Intersectoral and Interdisciplinary Platform for “Environment and Development in Coastal Region and in Small Islands”

13 ユネスコ、アジア・太平洋地域文化顧問事務所：UNESCO Office of the Regional Advisor for Culture in Asia and the Pacific

による争いを減らす目的で、「持続可能な人間の発展のための、海岸域における賢明な実践¹⁴⁾」と名づけられた、インターネットをベースにした公開討論用の場を設けている。

プロジェクトの目的は、スリン諸島とその周辺の環境を保護することと、そこに生きる先住民モーケンの文化を保護することを矛盾することなく、持続可能な開発をすすめていくことである。そのためにワークショップを開き、各方面の利害関係者を集め、その開発の方法を模索している。1998年11月6日にバンコクで、1998年11月21日から26日にスリン諸島で、1999年3月11日にバンコクで行われた、計3回のワークショップである。

このワークショップの報告書が、英語で2001年に、ユネスコ本部のあるフランスから出版され、タイ語では2003年7月に、バンコクにあるチュラロンコーン大学社会調査研究所から500部出版された。次節から、この2つの出版物に載せられた計3回のワークショップの内容を中心に、モーケンに対する記述の違いや表象のされ方から見えてくる「先住民プロジェクト」の内容を批判的に考察していきたい。

4.2. ワークショップ報告書目次

報告書の英語名は「先住民と公園—スリン諸島プロジェクト (Indigenous People and Parks: The Surin Islands Project)」である。一方、タイ語では「土地の人と保護地域——スリン諸島アンダマン・パイロット・プロジェクト (*Khon Phun Muang Le Phun Thi Anurak—Khrongkan Nam Rong Andaman*)¹⁵⁾」となっている。タイ語版の場合、表題は「Indigenous people: 先住民」が、「土着民」という意味合いのつよい「*Khon Phun Muang*」と訳され、「公園」は「保護地」と訳されている。英語では「Parks」としか書かれていないが、「National Parks: 国立公園」をあらわしている。英語とタイ語の表題を見比べるだけでも、差異が確認できる。

その他、記述のされ方の違いで目立つところに、プロジェクト概要における記述の相違点を確認できる¹⁶⁾。例えば、「Chao Lay」は「チャオレー: *Chao Le*」と、タイ語にそのまま訳されているのだが、「sea nomads」が「ジブシー・タレー: *Yipsi Thale*」、つまり「シー・ジブシー (sea gypsies: 漂海民)」になっているということが挙げられる。

14 Wise Coastal Practices for Sustainable Human Development: WiCoP forum

15 「*Khon*」は「人」を意味している。「*Phun Muang*」は、「土地の」だけではなく、「土着の」、「地方の」とも訳せる。「*le*」は英語の「and」と同じ働きをし、「*Phun*」は「地」をあらわし、「保護する」という意味を持つ「*Anurak*」を、英語の「which」と同じ働きをしている「*Thi*」が結び付け、「保護地域 (*Phun Thi Anurak*)」と一つの単語になっている。「先住」という意味をタイ語であらわすには、「*Aasai Yu Kon*」といった単語が必要となるが、タイ語では「*Chon Phun Muang*」とあらわすらしく、「先住の」という意味よりも、「Indigenous」という言葉に含意する「土着の」という意味を優先して訳されている。日本語や英語で意味している「先住民」をタイ語に直訳するならば「*Chao Thi Aasai Yu Kon*」となると考えるが、一般的には使用されていないようである。

16 英語版 [UNESCO. 2001. *Indigenous People and Parks. The Surin Islands Project. Coastal Region and Small Island Papers* 8. Paris : UNESCO : 9]

タイ語版 [UNESCO. 2003. *Khon Phun Muang kap Phun Thi Anurak Khrongkan Nam Rong Andaman Mu Ko Surin*. (土地の人と保護地域—スリン諸島アンダマン・パイロット・プロジェクト) *Sathaban Wicai Sangkhom Churalongkon Mahawithayalai*. 7]

タイ語版の報告書は、2001年に英語版の報告書が出版されてから2年後であり、2年分の追加報告も追記してあるので、全体的な記述量が英語版よりも多い。おおまかには、第2章までの内容はほとんど同じであり、英語版で第3章「衝突、利害関係者、そして挑戦」に入ってから、タイ語版との大きな違いが確認できる。この第3章は、タイ語版で「持続可能な開発のための選択肢に関する考えを統合するワークショップ・持続可能な開発の義務と選択肢を統合するワークショップ・プロジェクト第1期の成果をまとめるワークショップ（1998年11月～1999年3月）」の章にあたり、英語版の第3章と同じように、どちらも、1998年から行った3回にわたるワークショップの報告をしているのだが、英語版の方が詳しく記述しており、タイ語版では要約した記述の仕方になっている。

それぞれ3回のワークショップ名を見て気づくのは、タイ語版は英語版に比べて対象である「モーケン」という単語をあまり使っていないことである。そのかわり、「開発」という単語が目立っている。英語版で頻繁に繰り返される「モーケンのための」という言葉はどこかへ消え、「モーケンのための」ワークショップないしプロジェクトという意識が、タイ語版目次からは見られない。

第1回目のワークショップは、1998年11月6日、バンコクにあるタイ国学術審査委員会の事務所で行われた。このワークショップには政府役人、研究者、NGO関係者を含む計33人が集まり、ブレインストーミング方式で、

モーケンのための持続可能な開発の選択肢を確認したという。しかし、「モーケンのための選択肢」について話し合い、選び、決定する場に、当該者であるモーケンを招待しておらず、参加させていなかった。タイ語で「持続可能な開発のための選択肢に関する考えを統合するワークショップ」、英語で「スリン諸島のモーケンにとっての参加型開発の選択肢を確認するワークショップ」と題されていた。同じ内容が話し合われていたのか怪しませるほどに、二つのワークショップ名が異なっていることが確認できる。

第2回目のワークショップは、1回目が開かれた2週間後の11月21日から26日にかけて、プロジェクトの対象地域であるスリン諸島で開かれた。このワークショップでは、モーケンを含めた利害関係者が計25人集まり、モーケンをガイドとしてシュノーケリングを行ったり、村を案内させたりして、参加者がモーケンの生活様式に精通するように組織されたという。タイ語で「持続可能な開発の義務と選択肢を統合するワークショップ」、英語で「モーケンのための持続可能な開発の戦略的目標の構築：参加と支援」と題されていた。これもまた、第1回目のワークショップ名と同様なことがいえる。「モーケンのための」という言葉があるとないとでは、「持続可能な開発」の意味が全く異なる解釈を与えてしまうことに気づく。

第3回目のワークショップ（正確には、ブリーフィングセッション）は、1999年3月11日、バンコクにあるカセサート大学で開かれ、

「先住民プロジェクト」へのそれぞれの参加と責任を再確認するため、また、互いの進行している活動に関する最新報告がまとめられた。報告書内の文章では人数、またモーケンが参加したのかどうかも確認できない。タイ語では「プロジェクト第1期の成果をまとめるワークショップ」、英語では「モーケンのための持続可能な開発へ向けての参加と支援」と題されている。ここでもまた、英語版では「モーケンのための」という記述が確認できる。

英語版の目次のみをたどると、プロジェクトがスリン諸島の先住民である「モーケンのための開発」を目指していると思えるが、タイ語版の目次のみをたどれば、開発する場のスリン諸島にたまたまモーケンがおり、そうした先住民をいかに開発に有効活用していこうかといったプロジェクトであると捉えないまでも、「モーケン」より「開発」に重点を置いているように解釈ができる。

4.3. 第1回ワークショップ参加者とその内容

英語版とタイ語版の報告書から、計3回のワークショップでなされた内容、それぞれの立場から出された提言を確認し、英語版の付録から、ワークショップ参加者をみていく。タイ語版に参加者は記載されていない。

繰り返し述べるが、バンコクで開かれた第1回目のワークショップでは、モーケンは参加させられていない。利害関係者をおおまかにグループ化すると、以下に示した9つに分けることができる。

- (1) タイ王立森林局—8名
- (2) タイ漁業局—4名
- (3) 環境政策計画事務所—2名
- (4) タイ国政府観光庁—1名
- (5) 地方行政局—1名
- (6) 研究者—9名
- (7) ユネスコ代表—2名
- (8) NGO—3名
- (9) 進行係—3名

参加者は合計33名である。進行係の3名とは、プロジェクト・チーム代表のヒンシラナンを含む、全員がチュラロンコーン大学の研究者である。これを(6)研究者に含めて数えると、参加者では(6)研究者が12名と最も多かった。次に多いのは、当時、国立公園を管理する機関であった(1)タイ王立森林局から参加している8名である。

この第1回目のワークショップで話し合われたことは、主に、スリン諸島の開発をすすめていく上で、モーケンに負のインパクトを与えないようにするにはどうしたらいいのかということや、モーケンへのエンパワーメントをどのように行っていくべきかということが話し合われた。ワークショップ報告書に載せられた内容の一部分を、英語版から抜粋して以下に示す。

開発を適切な形態ですすめていくには、モーケンが身体的、精神的な支えを、自分自身で、また自らの集団内に依存できるようにしていかなければならない。さらには、いかなる開発計画も、将来、共同管理をしていくための機会を与えるためにも、でき

る限り多くの地元参加者を巻き込んでいく必要がある¹⁷。(傍点、筆者)

(モーケンに) 文化的に誇れる感覚をもたせ、仲間意識を強くさせることができる先住民博物館を設立しようという提案があった¹⁸。

開発はモーケンの民族的アイデンティティを強め、彼らの文化的遺産の誇りを高めるものでなければならない¹⁹。(傍点、筆者)

一見、モーケンへの気遣いが全面にあらわれている報告だが、開発が前提となって話が進められていることに注目したい。そもそも、「モーケンの民族的アイデンティティ」や「文化的遺産の誇り」とは何であるのか記述していない。仮に記述していたとしても、このワークショップにはモーケンが参加していないのだから、モーケンの誰かが発言したものではないので、あくまでワークショップ参加者である、モーケンを語る側の人間が認識する勝手な「民族的アイデンティティ」や「文化的遺産の誇り」になってしまうことは避けられない。モーケンの参加していないワークシ

ョップで語ってもいい内容とは、

文化的保護と開発は、相伴って進めていく必要がある。モーケンが自分たちのために適切な「開発」とは何かを決める過程に、参加できるようにする必要がある²⁰。

モーケンが国立公園法の規制を犯している問題を解決する事は、難しい問題の一つである。いつ公園の規制を厳格に施行すべきなのか？また、どの場合が規制を犯す、あるレベルを超えたことになるのか？どの程度まで、公園当局が、読み書きのできない先住民に対して懲戒の処置をとることができるのか？さらには、どのような方法が、これらの問題の再発を防止するのに採用できるのだろうか²¹？

観光活動がモーケンの生活様式に与えている影響、また、シュノーケリングやハイキングトリップのガイドといった観光活動への参加の可能性について調査する必要がある²²。

17 “The appropriate form of development will enable to the Moken to rely on themselves and their own community for physical and moral support. Moreover, any development plans should involves as much local participation as possible in order to provide the chance for future joint management.” [Ibid: 28]

18 “The suggested establishment of an indigenous museum will promote a sense of cultural pride and build community strength.” [Ibid: 30]

19 Development should strengthen the Moken's ethnic identity and promote pride in their cultural heritage.” [Ibid: 28]

20 “Cultural conservation and development should go hand in hand. The Moken should be able to take part in determining the kind of ‘Development’ that is appropriate for them.” [Ibid: 28]

21 “The problem of the Moken violating national park regulations is a difficult one to resolve. When should park regulations be strictly enforced and in what cases may certain levels of tolerance be appropriate? To what extent should the Park Authority apply disciplinary measures on a non-literate indigenous population? Moreover, what measures can be adopted to prevent the reoccurrence of these problems?” [Ibid: 29]

ブローカーによる海洋環境の破壊とモーケンの搾取を食い止めることに最も効果的な方法は何か²³？

などといった事くらいだと考える。

いま一度確認しておく、第1回目ワークショップの英語名は「スリン諸島のモーケンにとっての参加型開発の選択肢を確認するワークショップ」である。タイ語名では「持続可能な開発のための選択肢に関する考えを統合するワークショップ」である。「選択肢を確認する」、もしくは「選択肢に関する考えを統合する」その場に、モーケンがいなかった事実を強調しておきたい。

4.4. 第2回ワークショップ参加者とそれぞれの提言

第2回ワークショップに参加した計25名を、以下9つにグループ化した。

- (1) タイ王立森林局—7名
- (2) タイ漁業局—1名
- (3) 環境政策計画事務所—2名
- (4) 地方行政局—1名
- (5) 研究者—6名
- (6) ユネスコ代表—1名
- (7) NGO—2名
- (8) 進行係—3名
- (9) モーケン—2名（報告書には記載され

ておらず、筆者が残り人数を当てはめた）

前回よりも全体的に参加人数が少なくなっていることが分かる。また、前回参加していたタイ国政府観光庁からの代表がいなくなっている。第2回目においても、プロジェクトリーダーであるヒンシラナンといった進行係を含めた研究者の参加者が9名と最も多く、2番目に多いのも、またタイ王立森林局の7名であった。

ワークショップの最終セッションにあたる、11月24日に行われた「モーケンの持続可能な開発に対する参加と支援に関する討論」でされた提言を以下に示す。英語版では35ページから37ページに記載、タイ語版では28ページから30ページに記載されている内容である。丸括弧内に記述している文章は、タイ語版に書かれていない部分をあらわしている。合計10の立場から提言がなされた。

(I) スリン諸島国立公園当局からの提言

- ・ 海亀保護活動のためにモーケンを雇えるようにする基金の支援を探すこと
- ・ 観光活動を通じたモーケンへの支援を続けること
- ・ モーケン村へのツアーを組織すること
- ・ エコカルチュラル観光の形態としてボートホリデーを組織すること
- ・ モーケンによってつくられた手工芸品の、

22 “There should be research on the impact of tourist activities on the Moken's way of life and on the possibility of their participation in these activities, such as guiding visitors on snorkeling or hiking trips.” [Ibid.: 29]

23 “What will be the most effective way of preventing the exploitation of the Moken and the marine environment by middlemen?” [Ibid.: 29]

観光客への販売を促進すること

- ・ モーケンの神話や言語などの重要性を認識させるための、国立公園自然解釈プログラムを発展させること
- ・ モーケンの最新の記録を残し、記録しつづけること
- ・ 薬物取締りに関して警察と手を組み、プログラムに干渉させること
- ・ (ごみ収集とクリーンアップをおこなうこと)

(Ⅱ)「先住民プロジェクト」進行役 [ヒンシラン他 3 名] からの提言

- ・ 新メンバーを募集し、支援を受けるためにも、諸機関へワークショップの結果を報告すること
- ・ モーケンの定住地域のためのゾーニングエリアを確認するための学際的な調査がどこまで実行可能か決めること
- ・ モーケンの持続可能な開発のための全体計画を立案すること
- ・ これまで以上に、モーケンの生活や伝統的知恵についての出版物を奨励すること

(Ⅲ) 大学、研究所 [アンダマン研究所、カセサート大学、チュラロンコーン大学社会調査研究所] からの提言

- ・ ゾーニングシステムを設立するための学際的な研究をすすめること
- ・ 観光と、観光が環境へ及ぼす影響について研究を進めること
- ・ モーケンにとっての職業選択肢として、海に関する仕事の潜在性を探ることに協力す

ること

- ・ 幼児ケア訓練と物質的な支援のためにユニセフと連絡をとること
- ・ (モーケンとモーケンの資源活用の評価に関する研究を進めるために、タイ研究基金と遺伝エンジニア生物テクノロジー国立センターからの基金を求めること)

(Ⅳ) 環境政策計画事務所

- ・ 世界遺産サイトにデータを提供すること

(Ⅴ) 漁業局からの提言

- ・ モーケンのための開発の選択肢を策定するのに役立つ現存するデータを、プーケット海洋生物学センターが利用できるように調整すること

(Ⅵ) 国立初等教育事務所からの提言

- ・ モーケン学習コースを活動学習形態に加え、合体させるように調整すること
- ・ モーケン女性のための芸術、手工芸品訓練を提供すること；職業訓練局がその訓練に必要な生素材を提供する必要がある。
- ・ (学校での授業を通して、モーケンの子供たちに伝統的な神話や物語を代々伝えていくこと)
- ・ マルチメディア[テレビ、ビデオなど]の助けを借りて資源について教育すること
- ・ 学校で薬物防止プログラムを実行すること
- ・ (妊婦と幼児のためのコースを設けること；) モーケン文化に関する小冊子情報誌を発行すること

(Ⅶ) タイ国政府観光庁からの提言

- ・ 環境保護を推進するような観光形態を奨励すること；そして、環境への自覚を真剣に持ち、正しいマナーを続けること
- ・ モーケンの生活様式に関する情報を発信すること
- ・ 海産物の収集と、その購入に反対するキャンペーンを実施すること
- ・ 自然、文化の土地としての良い評価を促すこと

(Ⅷ) 保健省からの提言

- ・ 基礎的な健康ケア、特に妊婦と幼児ケアについての知識をもつボランティアを派遣すること
- ・ 薬物乱用の防止のための計画を支援すること

(Ⅸ) NGOからの提言

- ・ モーケンたちの間での貯金グループ設立の着手
- ・ コミュニティの紐帯をたかめるよう手伝う
- ・ モーケンのための職業開発を支援、また探し求める

(Ⅹ) 地方行政区事務所からの提言

- ・ スリン諸島以外の区域に暮らす海民コミュニティとの情報交換と調整を行う
- ・ モーケンに関する適切な政策を立案
- ・ モーケンの芸術、手工芸品のための市場を探索するために地方コミュニティ開発事務所と調整を行う

注目したいのは、モーケンによる発言がみ

られないということである。英語版の付録に記載されているワークショップ参加者にも「モーケン」が見られないことから、村や学校に訪問したとき、また、シュノーケリングやトレッキングをガイドさせたときや、モーケンの子どもたちによる歌のショーを鑑賞したときにしか、モーケンはワークショップに参加していなかったのではないかと推測される。

不思議なのは、参加者名簿に記載されていないはずのタイ国政府観光庁からの発言が見られるということである。もしかすると、ユネスコからの提言がみられないので、単なる記述ミスとも考えられる。しかし、タイ語版でもタイ国政府観光庁からの提言と示しているので、参加者名簿に記述し忘れた可能性が高い。

4.5. 第3回ワークショップ参加者とその内容

第3回ワークショップ（ブリーフィング・セッション）の参加者は以下のとおりである。

- (1) タイ王立森林局—6名
- (2) タイ漁業局—2名
- (3) 環境政策計画事務所—1名
- (4) 研究者—1名
- (5) ユネスコ代表—1名
- (6) 進行係—2名

合計13名と、第1回の33名、第2回の25名と比べても、かなり少ない参加人数である。このワークショップは、1999年3月11日にカセサート大学森林学部の教室をつかって行わ

れた。9時から15分間、ユネスコからの代表者エンジェルハート (Dr. Richard Engelhardt) が開会の言葉を述べ、9時15分から10時までの45分間、「先住民プロジェクト」のリーダーであるヒンシラナンが「ブレインストーミングのワークショップとスリン諸島でのワークショップのまとめ」と題する発表を行った。10時から30分間は、関連する事務所の代表 (Representatives from the relevant offices) が「利害関係者からの支援と参加の反復と進捗状況の報告」と題する発表をし、11時半から1時間は、第2期における「先住民プロジェクト」に対する意見を出しあって、ワークショップは終了した。

では、第3回ワークショップで発表された、それぞれの内容を簡単にまとめたい。まず、開会の言葉を述べたエンジェルハートは、この「先住民プロジェクト」が、保護地域に暮らす先住民の「知恵ある実践 (“wise practice”）」をよく考慮にいったプロジェクトとして、最高のものとして位置づけられるということを繰り返し述べた。

次に発表したプロジェクトリーダーであるヒンシラナンは、第2回ワークショップで行った、モーケンをガイドとしたトレッキングやシュノーケリングといったエコツーリズムの試みは、彼らが自らの文化や伝統を他人に伝えようとする機会がこれまでになく、不慣れなために成功したとはいえないが、SWOT分析で、モーケンはフレンドリーで、誠実、紳士的であり、海に関する技術面が長けているという「強さ」を明らかにすることができ

た。「先住民プロジェクト」は、モーケンの「弱さ」に注目するのではなく、「強さ」に焦点をあて、彼らの「強さ」に根付く潜在的な能力を発展させることにした。モーケンはスリン諸島を管理していくうえで重要であり、彼らの伝統的な海洋と環境に関する知識を、国立公園の管理のために調査し、導入していく必要がある旨を述べた。

関連する事務所の代表が誰なのかということと、その発表内容の詳細については知ることができないが、ヒンシラナンの発表後にだされた意見をまとめると、スリン諸島国立公園を管理する側の人間とモーケンとが、共存関係になるためにはどうしたら良いのかということが話された。具体的には、国立公園を管理する側は、収入が少ないモーケンの寡婦に対して、技術を必要としないゴミ拾い、小屋掃除、台所の手伝いといった仕事を提供することや、観光客をシュノーケリングスポットに案内するのに、公園側はモーケンを雇うことなどの提案がなされた。それ以外にも、モーケンが突然の事故にあった際、手当をできるように緊急基金を設立することも提案された。

5. まとめ

以上、「先住民プロジェクト」から発行された英語版、タイ語版の2つの報告書から、「先住民プロジェクト」の活動を実施するにあたって開かれた3回のワークショップ、そして、そのワークショップの報告書から参加者とその内容について分析してきた。ワークショッ

プのほとんどの場面においてタイ語が用いられるなど、タイ人研究者が中心になって「先住民プロジェクト」はすすめられており、こうした研究者の存在が、モーケンを取り込んだ開発を前提としたプロジェクトに深く関わっていることが分かる。

まず、目次をみてわかることは、英語版による記述では、タイ語版による記述よりも「モーケンのための開発」というプロジェクトの目的が伝わっていることである。また、ワークショップの内容についても、英語版の2年あとに出版されたタイ語版では削除されている部分が目立ち、英語版の報告書のほうが詳しく記載されていた。このことは、ユネスコによる資金面などの協力があるため、ユネスコ関係者に英語版で詳しく報告する必要があったと考えられる。

筆者が最も主張したい点は、「モーケンのための開発」をすすめていくはずなのだが、その計画段階においてモーケンを参加させていなかったということである。つまり、スリン諸島に関係する利害関係者を集めて、それぞれの考えを集める目的があったはずの、第1回目のワークショップ、及び第3回目のワークショップに参加させていなかったという事実である。第2回目のワークショップには参加させていると報告しているが、これも文面通りには受けとれない。ワークショップの日程をみると、確かに、モーケンをガイドにしてシュノーケリングやトレッキングをさせて、モーケンの子どもたちの歌を聞いたことが確認できる。しかし、その最終セッションでの

モーケンの発言はみられず、話し合いの場に参加していたのかが不明である。第3回目のワークショップにおいては、モーケンに先導させて行ったシュノーケリングやトレッキングがあまりうまくいかなかったことを、プロジェクトリーダーであるヒンシラナンが述べた。

このことは、第1回目のワークショップで発案された、モーケンのための持続可能な開発案の一つに、シュノーケリングやトレッキングなどのエコツーリズムがあり、そのことをモーケン以外の利害関係者が第2回目ワークショップで体験し、確認したということであり、モーケンによる自発的な行為ではなかったことが分かる。強制的ではないにせよ、モーケンは、あらかじめ計画された、プロジェクト推進側の意図する行動をさせられたといえる。そのことが、「モーケンのため」を考えての取り組みであったとしても、かなり一方的であるといえる。モーケンを参加させたとする第2回目のワークショップにしても、2名のモーケンしか参加していないことを確認すれば力の不均衡を感じてしまう。その場にどのような立場にいるモーケンが参加し、使用言語は何を使ったのかなども重要になってくるはずなのだが、そのことに関する情報は載せられていない²⁴。「モーケンのため」と記述しながらも、そのワークショップやその報告書で想定している相手はモーケンではなく、モーケンを対象とした開発をすすめる側の人間であり、モーケンについて語る側の人間でしかないのである。

観光開発を批判したいのではない。観光開

発をすすめる側に優位性が働いていることを指摘したいのである。「自然だけでなく先住民文化を保全しようとする観光開発をすすめることは素晴らしい」というところで思考をやめてはいけない。それ以前に、先住民の文化を保護しなくてはいけなくなってしまった歴史的過程を学ぶべきである。

今後、これまで以上に多くのアクターが絡まり、地球上の各地域で環境／文化保全を目指す観光開発が推進されていくであろうが、我われは対象とされている側の諸背景を知ろうとする努力が必要になってくるであろう。そのために重要なことは、利害関係者となる諸アクターそれぞれが求めているものは何かを知り、そのためにどうすれば良いのかを、開発される側の人間の立場から考えることである。つまり、「多」主体の内の「一」主体として参加させられたにもかかわらず客体化され、声を奪われた人々、先住民文化の保全活動に巻き込まれて初めて自らを先住民として、またその文化の消滅を意識させられた人々、観光を知らなくても生きていくことが出来た人々、そうした立場から発せられる意見に耳を傾けることである。観光振興や観光交流の発展が、先住民などの地域コミュニティとの関わりぬきではありえない以上、多主体参加の内実を批判的に問う姿勢が重要である。

24 2005年3月に行った、プロジェクト関係者及びモーケン参加者との聞き取り調査によると、この際用いられた言語はモーケン語ではなく、タイ語であったとのことである。

【参考文献】

- 速水洋子. 1999. 「タイ国家の領土におけるカレンの土地権—共同性と伝統の構築」 杉島敬志編『土地所有の政治史—人類学的視点』風響社、201-228頁。
- 細川弘明. 2003a. 「タイ西部、世界遺産地区の先住民族の村を訪れて（上）」『先住民族の10年NEW』91、10-13頁。
- 細川弘明. 2003b. 「タイ西部、世界遺産地区の先住民族の村を訪れて（下）」『先住民族の10年NEWS』92、7-9頁。
- Caruwat, Chalumchai. 1960. “Kandamnunkan Oo. So. Tho. (『オーソートー』、仕事に着手)” Oo. So. Tho. 1 (1), pp. 9-13.
- UNESCO. 2001. Indigenous People and Parks. The Surin Islands Project. Coastal Region and Small Island Papers 8. Paris: UNESCO.
- UNESCO. 2003. *Khon Phun Muang kap Phun Thi Anurak Khrongkan Nam Rong Andaman Mu Ko Surin.* (土地の人と保護地域—スリン諸島アンダマン・パイロット・プロジェクト) *Sathaban Wicai Sangkhom Churalongkon Mahawithayalay.*

【参考Web Site】(URLは2005年8月1日現在)

【日本語サイト】

国際連合広報センター: <http://www.unic.or.jp/schedule/futur.htm#15>

【英語サイト】

UNESCO: <http://www.unesco.org>

【タイ語サイト】

海洋・沿岸資源局: <http://www.dmcr.go.th>

タイ国政府観光庁: <http://www.tat.or.th/thai>

国立公園・野生動物植物局: <http://www.dnp.go.th/default.asp>

アンダマン・パイロット・プロジェクト: <http://www.cusri.chula.ac.th/andaman/th>

二 席

観光学における「観光」の歴史的用例について

—「観光丸」から「観光」を見直す—



上田 卓爾

I 研究の背景と目的

ヴァージン・ギャラクティック社やスペース・アドベンチャーズ社が宇宙旅行を商品として販売し始めている。前者はクラブツーリズム社と提携しており、25分間の弾道宇宙飛行と4～5分の無重力体験を含む3時間程度の飛行時間で20万ドル（約2,200万円）、後者は月の裏側を回って地球にもどる約6日間の旅で、事前の訓練費も含めて1億ドル（約110億円）と価格はかなり高いがJTBと提携しており、今や観光の対象地域が宇宙になる時代である。宇宙飛行士として地球の軌道を回った者の中には、一種の啓示を受けたように感じた、と述べる者もあるくらいだから、宇宙が宗教・芸術の観点からイマジネーションをかきたてる新たな観光資源となる可能性もあるだろう。

日本でも以前から日本ロケット協会が有人宇宙飛行プロジェクトを計画しており、それが現在、日本航空協会の航空宇宙輸送研究会に引き継がれている。50人乗りの単段式軌道観光船で、パイロット2名の他に客室乗務員も2名搭乗する予定である。

スペース・アドベンチャーズ社によれば、

宇宙観光旅行市場は今後、数十億ドルの規模に成長すると見込まれており、観光産業の中で、運輸業と旅行業が幅の広がりを見せることになる。宿泊業の広がりはいずれ遅れることになるであろうが、国際宇宙ステーションに1週間滞在するツアーもあるので、そのきざしは少しはあるかもしれない。

さて、日本の軌道観光船は「観光丸」と命名（「宇宙丸」の発展型であるとの説明がある）されているのであるが、それは『地球や星の光を観る』という趣旨で命名されただけでなく、『文明開化の先駆けとなった』幕末の「観光丸」に因んだものであるという。この「観光丸」はオランダ国王から贈られたわが国初の蒸気船であり、長崎海軍伝習所で練習艦として用いられたものである。ところで従来から「観光丸」の命名者について研究したものではなく、また「観光」と名づけられた理由についても、易経の「観国之光」から取ったものである、と簡単に説明されてきたが、その説明の根拠についての先行研究もまったくなかったと言ってよい。

本研究は前半部分のⅡでは、江戸時代のものも含めた各種の資料から「観光丸」の命名

者と命名の出典を解明しようとするものである。次に、観光に関する著作物の中には、この「観光丸」の用例が日本で最初だとする説もあるので、Ⅲでその当否の検証のため、一般的用例と観光学における歴史的用例を用いて、日本における「観光」の用例の検証と評価を行う。さらにⅣでは新たな用例の発見とその手法について考察を行い、Ⅴでは従来の用例を取捨選択した上で新たに判明した用例を加えて新しい用例を提言するものである。なお、文献の引用部分については、旧漢字・旧かなづかいのものはそのままとした。

Ⅱ「観光丸」と「観光」についての考察

1. 長崎海軍伝習所と「観光丸」

①長崎海軍伝習所の開設

嘉永6年（1853年）ペリーが浦賀に来航し、翌年オランダが海軍創立を勧めたことにより江戸幕府は安政2年（1855年）長崎に海軍伝習所を設立した。「帝国海軍教育史」によれば、それに至る事情は次のとおり¹である。

「嘉永七年和蘭國政府ハ使節ドンクルキユルシユス²ヲ我カ國ニ派遣シ海外ノ形勢ヲ説キテ海軍ヲ創設センコトヲ勸メ³且當時我カ國ニ來着セシ和蘭國軍艦『ヘデー』艦長グファビユス亦幕府ニ建白スルニ海軍練習ノ急務ナルヲ以テシタルカ為大ニ海軍興立ノ幕議ヲ促進

シ遂ニ歐式ニ準據シテ海軍ヲ創立スルノ議定マリ我海軍ノ基礎漸ク確立スルニ至レリ。

是ヨリ先キ軍艦製造ノ風大ニ起ルヤ幕府和蘭ニ蒸汽船ヲ求ムル最モ切ナルモノアリシヲ以テ安政二年和蘭國政府ハ汽船『スームビング』號（我之ヲ軍艦觀光丸ト命ス）ヲ幕府ニ贈リ且海軍傳習トシテ其ノ諸兵學ヲ教授スル為其ノ乗組士官下士官機關方等二十二名ヲ残留シ又海軍兵學校ヲ創設シテ海軍生徒ヲ教育スヘキコトヲ懇請セリ是ニ於テ幕府ハ安政二年七月長崎ニ海軍傳習所ヲ設ケ西役所ヲ以テ其ノ教場ニ充テ命ヲ旗下ノ士數十名ニ下シテ海軍傳習ノ業ヲ受ケシメ諸藩亦各々其ノ藩士ヲ派遣シテ之ヲ學ハシメタリ是レヲ我カ海軍士官教育ノ濫觴トナス。」

②長崎に開設した理由について

ほぼ上記の帝国海軍教育史に述べられていることが定説となっている。文倉徳次郎は浦賀であれば江戸に近くて便利で、かつ伝習経費も軽くて済むと論ずる者もあったけれども老中等は長崎を伝習の地と定めたとしているが⁴、長崎に決定した理由について興味深い資料がある。初代伝習所諸取締、永井玄蕃頭につてをたどって安政4年（1857）海軍伝習生⁵となり、ポンペに医学を学んだ松本順⁶はその自伝で次のように述べている。

「永井玄蕃頭は、かつて長崎に赴任し、そ

1 「帝国海軍教育史」4ページ

2 J. H. Donker Curtius。当時長崎オランダ商館長で、使節ではない。

3 温恭院殿御實紀 嘉永七年七月六日の項

4 文倉20ページ

5 藤井26ページ 表3によれば第三期生

6 初代陸軍軍医総監、大磯海水浴場の創設者

の貿易寮に多くの蓄積金あるを知りたれば、幕府に建白して曰く、わが邦は四面環海の国にして海軍の設けなし。一朝事あるに当たって何を以て外国の侮りを禦がんや。今にして宜しく海軍教師を外国に聘し、幕下の子弟をして海軍の事を学ばしむべし。その費用の如きは長崎貿易寮貯うところの金を以てこれに充つれば可なりと、云々。」⁷

目付になってすぐに海防掛に任ぜられ、続いて品川台場並びに大砲鑄造及び大船製造事務取扱となり、長崎に派遣されると間もなく異国船取扱方を命ぜられ⁸、任期満了後に引き続き長崎在住の伝習諸取締を命じられたこと⁹からも、伝習所設立には関係職務に通じて長崎の事情にも詳しい永井の意見が大幅に取り入れられたことであろう。永井は造船所や製鉄所の建設ばかりでなく、軍艦「開陽」の建造・受領に関して留学生をオランダに派遣することも建言している¹⁰。これは単に永井に先見の明があっただけでなく、松本の述べるように長崎に剰余金があったことを熟知していたと考えるべきかもしれない。

2. 「観光丸」の命名者について

①「観光丸」の命名者を永井玄蕃頭とする説の検証

この説を唱えているものは少なく、永井尚志が命名したと書いたもの¹¹、それを引用したもの¹²、永井玄蕃頭としているもの¹³などであるが、出典が示されていないかったり、出典を示しているもの¹⁴でも、明確な根拠が示されていない。たとえば、永井尚志の手記¹⁵には「之を名づけて観光丸という」とした箇所があるが、これをもって永井が命名した根拠とするのはいささか問題がある。また、参考文献とする「舊幕府」の中にも『君は、崎陽に留り其事を統督す、蘭王より贈りし蒸気船スームビングを観光丸と改稱す』の記述があるが¹⁶、これを根拠とするならば、『君は』、を『改稱す』の主語と誤読したものであると言わざるをえない。他の資料は概ね『乃チ和蘭國王ハ此「スームビング」(五年前其ノ本國ニテ製造セル軍艦)ヲ我國ニ贈り益々我カ海事思想ヲ啓發セントセリ此軍艦ハ長二十九間幅五間深四間備砲六門蒸汽外車百五十馬力ノモノニシテ幕府ハ之ヲ観光丸ト名ケタリ』¹⁷のようにすべて江戸幕府が命名した、との記述にとどめている。

②本当の命名者を推定する

少し時代が下がるが、明治以降の海軍艦船の命名について書かれた「日本海軍艦船命名

7 蘭疇自伝 7～8 ページ

8 温恭院殿御實紀 嘉永六年十一月七日、同七年一月十七日、同三月二十四日、同四月五日

9 文倉23ページ 安政二年七月二十九日

10 帝国海軍機関史 (上) 237ページ

11 沢木泰昭「観光はステータス、人気ブランドに」観光文化18ページ。但し、永井を目付でなく長崎奉行と誤記。

12 溝尾 7 ページ

13 磯崎弘毅「観光丸のご先祖様」(<http://www.isas.ac.jp/docs/ISASnews/No.208>)

14 城殿44ページ

15 城殿169ページ

16 舊幕府 2 ページ

17 帝国海軍教育史 19ページ

考」では、水雷艇を除くすべての艦船について、海軍大臣が天皇に上奏する形をとることが記されている¹⁸。江戸時代にこのような規定があったかどうかは知られていないが、命名についての実態を示す資料がある。

「船舶ノ事ニツキ徳川齊昭ト阿部正弘トノ往復書翰」¹⁹がそれである。

(ア) 徳川（水戸）齊昭ノ書。

嘉永六年六月二十三日

『(上略) 船名之儀ニ付過日申進候處尚又御懸リモ御座候故如別紙申進候也

六月念三 水 隠 士

堀 田 殿

阿 部 殿

穩當ノ佳名ハ追々御取用ニ相成差當リ是ト心附候佳名モ考付不申長風丸ナド可然ト存候故先ツ相認申候處尚御相談申候外ニ佳名心附モ御座候ハバ御申聞ニ致度候』

(大意：さしあたり、これといった佳い名も考え付かず、「長風丸」などよからうか、と考えたのでここに書きとめ御相談いたします。他にも佳い名のアイデアがありますので申し上げたいと思います。)

(イ) 正弘ノ書 安政三年七月

『(上略) 御引請ニテ御製造之大船報國丸ト相唱候儀差支之筋ハ無之候得共公儀之御船ニ付諸家始之聞取方ニヨリ候テハ不都合ニモ可有之候間一向ニ別段穩當之佳名御考モ有之候ハ

バ今一二名御撰有之候様仕度候

七月 阿 部 伊 勢 守

(大意：そちらでご製造の大船に報國丸と名づけられるのは差し支えありませんが、幕府の船でありますから聞取り様によっては不都合とも考えられるので、他に穏当な佳い名のお考えがあれば、もう一つ二つお選びくださいますよう)

『(上略) 陳ハ御船名之儀ハ過日申上候ニ付御承知不被爲在以前被仰下候趣縷々蒙仰拜承仕候旭日丸ト被仰出大ニ安心仕候 (下略)

七月二十日 阿 部 伊 勢 守

(大意：さて、旭日丸とご命名されたとのことで大いに安心いたしております)

この往復文書からもわかるように、御三家からの大船献上に際しても命名にこれほどの手間をかけているところから見て、永井が長崎奉行とほぼ同格²⁰の千石取りの目付で伝習所諸取締であるとはいえ、オランダ国王からの献上の形をとった日本初の蒸気船、かつ軍艦に対して命名ができる立場にあったとは思われない。やはり、上記旭日丸のケースと同様、当時老中筆頭であった阿部正弘か後任の堀田正睦とみるのが妥当だと思われる。

さらに旭日丸の艦に齊昭が揮毫した篆額を掲げた²¹点から考えても永井ではやや格が下の感は否めない。

献上の月日についてはオランダ国王からの

18 浅井 緒言 2 ページ

19 「阿部正弘事蹟 二」594～595ページ

20 竹内144・154・155ページ

21 砲菴十種「栗本鋤雲集」351ページ

献上についての続徳川実記の記述が欠落²²しているため、明らかではないが、他の資料²³から判断して安政2年（1855）8月25日と見てよいであろう。そして「観光丸」と命名されたのは翌年の4月²⁴と推定される。

3. 「観光丸」の「観光」の出典について

①「観光」の出典が易経であるとする説の検証

「観光丸」の「観光」の出典について言及したものはすべて、易経「観」にある「観国之光」をあげている²⁵が、「観国之光」がなぜ「観光」になったのかの理由については言及していない。僅かに井上萬壽蔵が「観国之光」からの派生語として「観光」と「観国」が同旨であることについて言及したものがあるだけである²⁶。

「咸臨丸」のように易経の「臨」の爻辞に4箇所も「咸臨」という語が現れているならばそのまま用いたとすることは可能であろう。ところが、「観光」は易経の「観」の卦辞にも爻辞にも存在していないのである。であれば、『観光とは易経から抜き出したもので、幕末に日本で作り出された』²⁷、とする説は根拠が薄いと言わざるを得ない。

②易経の「観」の内容について

「観光丸」の他にも多くの著作物で「観光」の出典が易経に由来する、と述べられているが、ほとんどが「易経に云々」としているの

みにとどまる。国語辞典の中では「観光」の用例が最も多い日本国語大辞典（小学館）でさえも「易経―観卦に」との記述があるだけで、落合直文の「言泉」（大倉書店）のように観の「六四」・象伝に記載があることを示しているものは少ない。

まず、易の説明には卦辞と爻辞の二つがあるということを知らねばならない。「観国之光」だけが「観」の説明のすべてではないのである。「易経」の注釈書によって説明する。

観の卦（か）は䷓であるが、六つの部分を構成する一・--、これらが爻（こう）である。一は陽であり--は陰である。また奇数の代表に九を、偶数の代表に六をえらび、一を九と呼び、--を六とも呼ぶ。観䷓では、下から初六（しよりく）--、六二（りくじ）--、六三（りくさん）--、六四（りくし）--、九五（きうご）一、上九（じやうきう）一と呼ぶ。

この卦の全体の内容を説く（つまり占いの判断である）卦辞もしくは彖（たん）辞は

「観、盥而不薦、有孚颙若。」（訓読）観は、盥（てあらひ）て薦（すすめ）ず、孚（まこと）有り颙若（ぎょうじゃく）たり。

（通釈）〔祭祀のときにはまず手を洗い清めて鬱鬯（うつちょう）という香草を入れて作った酒を地に注いで神をお迎えし、それから犠牲の肉のお供え物を神に進め献じるのであるが、〕手を洗い清めて、まだお供え物を進め

22 温恭院殿御實紀 安政二年四月三十日～安政三年正月一日の項

23 「明治天皇紀」第一102ページ、「増補長崎略史」343ページ

24 増補長崎略史 343ページ、佐賀藩海軍史 98ページ

25 文倉31ページ、浅井3ページ

26 井上「観光教室」64～65ページ

27 岡田141ページ

ない、これからお祭りの諸行事が行われようとする瞬間がいちばん純一の真心が内に充実していて、厳肅莊敬である。(以上は、祭祀の事に象をとったのであるが、觀の九五の徳を述べているのである。觀の九五は位正しく、中を得て、いわゆる中正の徳ある天子で、祭祀において至誠が内に充実し威儀厳肅であることに例をとる。ゆえに万民はこの天子を仰ぎ見てこれに心服する。ここに卦名の觀の意がある。) ²⁸

爻辞はその卦の中のそれぞれの爻、すなわち―あるいは―にかかるとある文句で、その判断の中の微妙なシチュエーションを示すものである²⁹。觀䷓では、下から初六―、六二―、六三―、六四―、九五―、上九―と呼ぶことは先に述べたが、原則的に五が君の位、四は近臣の位、三はそれほど君に近くはないが高い位、二は位こそ高くないが、君と意気投合する可能性を含む。初はまだ世に出ない人、上は引退した人を示す。

觀の六四の爻辞が、広く引用されている「觀國之光。利用賓于王。」である。(訓読) 國の光を觀る。用(もつ)て王(わう)に賓(ひん)たるに利(よろ)し。

(通釈)「六四は大臣の位で九五の王者にいちばん接近している。九五は剛健中正の徳ある王者である。」六四は、王者の徳の反映である政治教化・礼楽刑政の美を見て、明らかに王

者の盛徳光輝に触れることができる。されば、六四は九五の王者に仕えて王を補佐し、その道を天下に行うがよろしい³⁰。

また、「賓于王、とは天子に仕えること。いにしえは、賢徳の人があれば、人君は賓客の礼をもってこれに接した。ゆえに、士の王朝に仕官することを賓という。王は九五を指す。六四は九五と陰陽相比し、四は五を承けている。」³⁰

さらに「君の光を觀るといわずに、国の光を觀るとするのは、一国の風俗の美を觀ることで、その君の徳は最もよく察知できるからである。」(程頤、伊川易伝)³¹という。

「象伝」に「觀國之光。尚賓也。」(訓読) 國の光を觀るとは、賓たらんことを尚(こひねが)ふなり。

(通釈) 國の光を觀るとあるのは「國の光が隅々まで照らし輝いているのを見て」六四は九五の天子に仕えて、その道を天下に行いたいと心に願ひ求めることをいうのである³²。

これが「易經」における「觀」の六四爻辞「觀國之光」の説明である。注釈書により、若干の差はあるが、この内容を共通認識としておく必要があると思われる。

③江戸時代の用例に基づく「觀光丸」命名の出典の検証

さて、このように「觀國之光」が「觀」の六四の爻辞にあることはわかったが、これか

28 鈴木339ページ

29 本田7ページ

30 鈴木346ページ

31 本田164～165ページ

32 鈴木347ページ

ら「観光」がどのように導き出されるのか。さきに、「観光」と「観国」の二つがあることを指摘したが、これはどちらも頼山陽の詩の一節³³に見られるものである。さらに日本国語大辞典の第二版で新たに追加された「観光」の用例に福沢諭吉の「西洋事情」があるが、ともに江戸時代を生きた頼山陽と福沢諭吉の両者の語彙に影響を及ぼした共通なものがあるとすれば、それは彼らが学んだはずの四書五経ではなかろうか。

ところで福沢は「福翁自伝」の中で若い頃の勉強について述べているが、その中に『殊に私は左伝が得意で大概の書生は左伝十五巻の内三、四巻でしるのを私は全部通読、およそ十一度び読み返して、面白いところは暗記していた』³⁴というくだりがある。

江戸中期以降「左國史漢」といって、叙事体古文を左伝（春秋左氏伝）から学び始めるという漢学界の習慣があったと言う³⁵。頼も福沢も当然、春秋左氏伝を学んでいたことであろう。次に、福沢が得意とした春秋左氏伝の中に「観光」という語があるのであれば、頼と福沢の「観光」が春秋左氏伝に由来するという可能性があると思われる。

ただ、その確認のためには、現代の注釈の付された「春秋左氏伝」でなく江戸時代に用いられた「春秋左氏傳」によらねばならない。そこで、静岡県立中央図書館蔵の、秦鼎 校

本「春秋左氏傳」³⁶を参照すると、その莊公二十二年の項に「観」の六四爻辞、『観國之光、利用賓于王』が引用されており、その欄外の注釈に『或云観光観天子之耿光（かうくわう）也』（或は言う、観光は天子の耿光（さかんな徳）を観ることなり）とある。これによって江戸時代に「観光」という語が存在していたこと、さらに藩校・私塾などで教えられており、語彙としては普通のものであった可能性が確かめられたことになる。とすれば、従来の「観光」が「易経」からの造語であるとする説よりは、「春秋左氏伝」の中の『観國之光、利用賓于王』の注釈によって「観光」という言葉が生れて広まったとする方がより実態に即してはいないだろうか。こうしてみると、「観光丸」命名の出典は「春秋左氏伝」とした方が可能性が高いと思われる。後述（Ⅳ－３）のように夏目漱石も「観光」を用いているが、やはり「春秋左氏伝」の影響を受けていると考えられる。

また、「観」をしめす、仰ぎ見るの二通りの解釈があるとし、「観光丸」の命名についても「国の光をしめす」、意味での命名と解釈したものもあるが、「春秋左氏伝」を出典と考えれば、この船を足がかりに他国の光を見ようとする強い意志のあらわれから命名したというべきであろう。

33 「丁巳東遊 六首」 菅茶山・頼山陽詩集151～152ページ

34 「新訂福翁自伝」15～16ページ

35 長澤規矩也「左氏會箋解題」（富山房「漢文大系」第十巻）8ページ

36 群玉堂刊 文化8年（1811）

4. その他「観光丸」に関する諸事項について

①「観光丸」の旧名「スームビング」(Soembing)について

同船はオランダ海軍東インド艦隊に所属していたものであるが、慣例としてインドネシアの山の名前を船名にすることがあったという³⁷。また石井研堂は「スームビングは、蘭國一火山の名を取りしものといふ、當時蒸汽船の發明後日尚浅く、蒸汽船は欧州に於ても大に珍重せられ、其名稱には、多く火山の名を取れりといふ。」³⁸としているが、実際にはオランダに火山はないのであるから、ジャワ島の火山スンビン (Gunung Sumbing, 3,371m) の名を取ったものであろう。また、スームビングの起工に引き続いて着工した姉妹艦のシンドロ号もジャワ島にある火山の名前だとされている³⁹。さらに、「スームビング」とともに長崎に入港し、短期間ながら海軍伝習生たちを鍛えた「ヘデー」もしくは「ゲデー」(Gedeh) もジャワ島の火山、ゲデー (Gunung Gede, 2,958m) の名をとったものと考えられる。

②「観光丸」のその後

「明治元年（1867）四月徳川幕府ヨリ朝廷ニ納ム。但シ當時既ニ老朽用ヲ為サズ後チ石川島ニ繫留シ明治九年（1876）三月解体除籍」⁴⁰となっている。

Ⅲ 日本における「観光」の用例とその評価

ところで、「観光丸」が日本における最初の用例だとする説がある。ここでは、その説の当否を論ずるため、一般的な用例と観光学における歴史的用例を検証して評価を加える。

1. 一般的な「観光」の用例とその評価

一般的に、ある言葉の意味・用例を調べるのに用いるのは国語辞典であり、語源・中国における用例を調べるのに用いるのは漢和辞典であると思われるので、それぞれ代表的なものを取り上げ、必要と思われるものはそれぞれの用例について評価を付すことにした。

①国語辞典：

新村出 編「広辞苑」岩波書店（1998 5版）には『他の土地を視察すること。またその風光などを見物すること、観風』。とあるだけで用例はまったくない。

松村明 編「大辞林」三省堂（1990 初版）ではやや詳しく i『他国、他郷を訪れ、景色・風物などを見て歩くこと』とし、ii『「観光繻子」の略、たて糸に絹、よこ糸を綿で織った繻子。明治の初め頃、栃木県相生のものを、東京浅草の観光社で販売したのでこの名がある』：後述（Ⅲ－2－②－iii）のように下線部は全部誤りである。

「日本国語大辞典」第二版（小学館）が最も詳しく用例を載せている。また、初版と異

37 橋本寿一「観光丸の生涯について」 「観光丸」89ページ

38 石井 796～797ページ

39 橋本「観光丸」89ページ、Gunung Sundoro、3,135mであろう。

40 浅井 4ページ

なり、OEDのように年次を掲載している。
i『他国、他郷の景色、史跡、風物などを遊覧すること。観風』。としている。用例は次の通りである。

＊翰林葫蘆集（1518頃）九・興宗明教禪師行狀『希宗曰某久欲觀光於中華』：作者の景徐周麟の名前がない。また1518年は景徐周麟の没年で、瑞溪周鳳の没後に興宗明教禪師の追号が行われたのは文明14年（1482）であるので成立はこの頃とすべき⁴¹。

＊活所遺稿（1666）一五夜『二年聴雨武江月、今夕觀光洛水秋』：作者は那波活所（道円）、これに続いて苦楽自随天地異、此時更覺此生浮とあるが、十五夜の月の光を観る、ということであるので、観光の用例としては適切とは思われない⁴²。

＊西洋事情 a（1866-70）〈福沢諭吉〉 b 初・一『c 我欧羅巴の旅行と雖ども僅か期年を踰へざれば固より一時の観光 d のみにして詳に彼国の事情を探索するに暇あらず』：第二版の新たな採録であるが、a 小引の末尾に慶応二年と書かれているので1866年でよい。b 初編卷之一。c 吾の誤り。d のみにての誤り。（福沢とWTOの定義はよく似ている。）

＊東京日日新聞-明治四一年（1908）一月一六日『南投庁下万大社蕃人を招きて同じく観光せしめ』：これも第二版で新たに採録されたもの。「臺灣中央山脈横断」という記

事中の文であるが、この前文『奥蕃バトラン社蕃人の臺北観光に出でたるを幸ひ』の方がより適切であると思われる。

＊サラマンカの手帖から（1972）〈辻邦生〉三『サラマンカはいまじゃ観光ルートからはずれているんだ』

＊耶律楚材-和李世栄韻詩『黎民歡仰徳、万国喜觀光』：耶律楚材の生没は（1190～1224）であるので13世紀初めとでもしないと、せっかく第二版で年次を入れた意味がない。また、「湛然居士集」巻一に収録されている⁴³ので、翰林葫蘆集の表記法と揃えるべき。

ii『かんこうじゅす（観光繻子）の略』。として
＊われから（1896）〈樋口一葉〉四『半天の襟の観光が糸ばかりに成しを』

②漢和辞典：多くの種類こそあるが、「観光」の説明としてはほとんど国語辞典と差がない。易経『觀国之光』以外の用例があるものは「大漢和辞典」大修館（1959）と「漢和中辞典」角川書店（1959）のみである。「字通」平凡社（1996）には「観光」の項目がない。最も用例の多いのが「大漢和辞典」であるが、次のとおりとなっている。

＊〔曹植、七啓〕『是以俊乂來仕、觀國之光』（是を以て俊乂（しゅんがい）は來り仕へ、國の光を觀る）

＊〔耶律楚材、和李世栄韻詩〕『黎民歡仰徳、萬國喜觀光』（黎民歡びて徳を仰ぎ、萬國喜

41 上田 日本観光学会誌第44号 90ページ

42 上田 日本観光学会誌第44号 90ページでは用例に適とするが、誤りである。

43 上田 日本観光学会誌第45号 85ページ

びて光を観る)があり、関連項目としては、

*「観光稿」、書名。一卷。元、陣孚撰。交州稿一卷・玉堂稿一卷・附録一卷を附す。紀行の詩を集め、土風を描いてあり、考証の資とするに足る。(四庫提要、集、別集類)：撰者名は陣孚でなく陳孚である⁴⁴。

*「観光山人」、宋、羅戩の号。

以上が一般的な「観光」の用例であるが、「観光丸」よりも少なくとも340年以前に「観光」の用例があることがわかる。宋高僧伝の影響を受けたものと考えられる⁴⁵が、これにより「観光丸」が日本における最初の用例だとする説は誤りであるとせざるを得ない。

2. 観光学における「観光」の用例とその評価

「観光学」においては、上記の一般的な用例を踏まえた上で、更に詳細な用例の紹介をすることが望ましいが、ほとんどのものが、井上萬壽蔵の「観光教室」(1957)の用例の域を超えていない。

①『「観光」の歴史的用例』の検証とその評価

用例の量が比較的多く、読みやすい一覧表になっているのが小谷達男の「観光事業論」に掲載された「『観光』の歴史的用例」⁴⁶である。これについて用例の検証を行うものとする。次表は太字枠内が小谷の原表で、それに番号を付け、評価を付したものである。

	使用された年代	用 例	備 考	評 価
i	安政2年(1855)	観光丸	オランダ国王から徳川幕府に贈られた木造蒸気船	×
ii	元治元年(1864)	観光館	佐野藩主(現・栃木県)・堀田氏の建立した藩校	△
iii	明治15年(1882)	観光社	佐田介石氏による国産奨励を目的とした団体で、観光嚮子、観光縮緬、観光傘などを発売した	×
iv	明治半ば	観光外人	Touristの訳語として観光外人・漫遊外人を当てる	×
v	明治26年(1893)	観光の便に…	貴賓会の設立目的に記載	×
vi	大正7年(1918)	日本国際観光局	JTBの北京案内所	△
vii	大正半ば	母国観光団	ブラジル移民の母国訪問団を新聞で報道	×
viii	昭和5年(1930)	国際観光局	鉄道省に設置(国による「観光」の公式採用)	×

44 上田 日本観光学会誌第45号 83ページ

45 上田 日本観光学会誌第45号 86ページ

46 小谷14ページ。前田16ページも同じものを掲載。

②評価の理由について

i : ×。この項目の内容だけを見れば、スームビング号から「観光丸」への改称は安政3年とすべきであるという程度の訂正でよいのであるが、井上の「観光教室」をもとにしている」と記していながら、「観光丸」をわが国の歴史の中で「観光」が表われた最初であると説明しており⁴⁷、頼山陽の『観光、識るに足る帝王の尊』⁴⁸を掲載しておらず、不備である。上記（Ⅲ－1）で示したように、翰林蒔蘆集にも「観光」の用例があり、「観光丸」がわが国の歴史の中で「観光」が表われた最初であるとは認められない。

ii : △。用例名・備考が不完全である。これは井上も同じ。正式には観光館擇善堂。堀田氏は正頌（まさつぐ）。「建立」は寺院・堂塔などを建てる時に用いるもので不適当。

iii : ×。井上も『明治15年ごろ、もと僧で経世家とされた佐田介石という人が、a 国産奨励の目的で起こした団体は観光社と名づけられた。c そのころ中国産の縹子に対抗して作られた絹綿まぜおりのものを観光縹子と呼び、そのほか観光縮緬とか観光傘などというものもあり、b いずれも観光社から売り出された。』⁴⁹としているが、次に述べる通り、下線部はすべて誤りである。

a : 国産奨励の目的ではなく、舶来品排斥の目的である。

佐田介石（1818～1882）は浄土真宗の僧侶。熊本市小島の正泉寺住職。ランブ亡国論などで舶来品排斥を主張し、各地に支部（これを社という）を設立した。明治14年12月20日、「栽培経済問答新誌」を創刊。その中で「已ニコノ新誌発行ニ先驅シテ、三府諸県ニ於テ舶来品防制ノ社ヲ立ツルコト左ノ如シ。先ツ長野県ノ社名ヲ憂国ト号（なづ）ク。大坂府下ノ社名ヲ保国ト号ク。東京府下ノ社名ヲ観光ト号ク。」⁵⁰と説明している。

b : 観光社は物品販売を行わなかった。

栽培経済問答新誌の表2部分に「国益品広告」、「国益を興す広告」を掲載しているが、観光縹子・観光縮緬とも掲載されておらず、創刊号から最終40号の中では観光の名を冠したものは観光燈が第17号に初出、他には観光傘、観光団子、観光油、大日本皇国観光社のみであり、これらを販売する場所は「売弘元方」あるいは「売捌所」もしくは商店名を記すのみで、この栽培経済問答新誌ですら「諸府県大売捌所」で販売している⁵¹。

c : 明治15年に観光縹子が製造されたわけではない。

「観光縹子」は経糸に絹、緯糸に綿を用いたもので明治10年（一説に明治12年）、桐生の後藤定吉の創製にかかるものである⁵²。但し、生産量はごく少量であった。続いて成愛社（明治14年1月創立）で大規模に生産を始めた。

47 小谷13ページ

48 井上「観光教室」64ページ、頼山陽18歳の作という。

49 井上「観光教室」65ページ

50 上田 日本観光学会誌第44号 91ページ、佐田7号4ページ

51 上田 日本観光学会誌第44号 91～92ページ

52 桐生織物史 下巻 桐生織物史略年表11ページ

これを東京市浅草の呉服商、小川屋に出荷し、何か名称をと同店の鳥野友八に相談したところ、同氏が「観光繻子」がよかろうと言い、命名されたものである⁵³。

また、現在流布している「浅草の観光社が売り出した」という誤った説の根源は大日本国語辞典であると考えられる⁵⁴が、この大日本国語辞典が参考にしたと思われる資料は明治41年～大正3年にかけて発行された日本百科大辞典（三省堂）であって、「観光繻子」の項に、『明治十二年の頃、外國の製品に摸して製造せしを嚆矢とす。當時買継商のこれを取扱ふ者なかりしかば、桐生の製造家が東京浅草に在りし観光社にその賣捌方を依頼したり。是に於て同社は観光といふ名稱を其綿繻子に附して販賣せり。爾来絹綿交織に観光なる名稱を附するに至りしなり。』⁵⁵と説明されている。

iv：×。明確な年次と用例がない限り、歴史的な用例として掲載すべきでない。井上が『さて日本には明治の半ばごろ、すでにツーリストという言葉が知られ』⁵⁶と述べていることを取り上げているのであるが、Touristという言葉はすでに文久2年（1862）に発行された「英和对訳袖珍辞書」に採録されており、「旅行スル人」⁵⁷と訳されている。

v：×。貴賓会ではなく、喜賓会である。ま

た「観光の便に」は「観光の便利」の誤り。命名の由来は詩経、小雅、彤弓（とうきゅう）、『我有嘉賓、中心喜之』⁵⁸による。

vi：△。JTBでは不明確。この当時はジャパン・ツーリスト・ビューローである。

vii：×。「半ば」では用例として不適。ブラジルとするのはまったくの誤り。井上は母国観光団については『アメリカ合衆国』、と明記している⁵⁹。大正7、8年（1918、1919）に来訪したのは米国西海岸からの二世であり、母国観光に名を借りて花嫁募集に来たものである⁶⁰。第一回のブラジル移民が渡航したのが明治41年（1908）であるのに、僅か10年後に母国観光団で帰って来ることは常識的にあり得ない。

viii：×。大正8年（1919）3月12日発行の、官報号外「第41回帝国議会衆議院議事速記録第二十二号」に小西和（かなう）提出の「外客ノ招致及待遇ニ關スル建議案」および「名勝舊跡其ノ他著シキ事歴アル樹石竝特殊ノ植物保存及利用ニ關スル建議案」が掲載されているが、前者に『殊ニ帝國ハ世界ノ樂園トシテ向後観光外客ノ蝟集ヲ見ルヤ必セリ』、後者に『永久ニ互リテ内外人士ノ遊覧、観光ノ目的物ト爲リ』⁶¹とある。国による正式採用とは組織名に冠することのみを指すのではない。政府が発行する文書に記載されることも採用

53 「桐生の今昔」258ページ

54 上田 日本観光学会誌第44号 92ページ

55 「日本百科大辞典」三卷933ページ

56 井上「観光教室」66ページ

57 堀836ページ

58 「洪沢栄一伝記資料」第36巻5ページ

59 井上「観光讀本」13ページ

60 「新聞集成大正編年史」7年度版、下858ページ、8年度版、下657～658ページ

61 「帝國議会衆議院議事速記録35」354～355ページ

となるのである。

③用例における誤りの分析について

以上のように評価とその理由を述べたが、誤りの原因が井上の「観光教室」にあるなどとしてはならない。なぜなら、井上は『これは学術論文でもなければ、たんなる資料でもない。一般の読書人の肩のこらない読みものであり、できれば高校生の副読本としても役立ってほしい。(中略) もともと啓発の書であって、研究家のための参考書ではない(後略)』⁶²と述べているからである。参考文献がほとんど示されていないのはそのためである。従って、これを引用するのであれば、内容についての詳しい検証を欠かすことはできない。例えば『頼山陽の詩に』とあるならば、頼山陽の詩の該当箇所を調査すべきである。『大正半ば』というのであれば、大正何年なのか確かめなければ、それはもはや用例ではなく、ただの伝聞にすぎないのである。

Ⅳ 新たな「観光」の用例の発見とその手法について

井上の「観光教室」が発行されてからまもなく50年になろうとしている。新たな用例を発見し、集積していかなければ、井上の『いつの日にかは、この本が不要となり、ただ骨董的な意味を持つばかりになることができるであろう。』⁶³という希望は果たされないまま

に終わってしまう。本研究では次のような手法を用いて新たな用例の発見に努めた。

1. 新聞による検索

索引がある「新聞集成明治編年史」では、「観光」が含まれる記事を検索することにより、新たに1例が発見できた⁶⁴。しかし、「母国観光団」については、「新聞集成大正編年史」に索引はなく、大正半ばの記事をすべて検索した結果、大正7年、8年の記事中で発見できたが、同年の「朝日新聞記事総覧」の索引からは発見できなかった。このように、現在のところ、新聞の用例の検索については別の研究の資料調査の際の新たな用例の発見⁶⁵、という偶発的な可能性を求めるしかないように思われる。

2. 辞典類による検索

本研究では国会図書館のNDL-OPACにより明治期の国語・漢和辞典類から「観光」を検索することとした。しかし、明治元年(1867)から国際観光局の成立した昭和5年(1930)までに発行された辞典類は1064件、井上の言う「Touristの訳語としての『観光外人』の現れた明治半ば」の明治23年(1890)から昭和5年(1930)までとしても534件が表示される。これらすべてにあたることは不可能ではないにしても、時間の短縮を図る方法が必要となる。そこで、「観光」の収録された昭和3年

62 井上「観光教室」(あとがき) 224～225ページ

63 井上「観光教室」(あとがき) 225ページ

64 国民新聞 明治39年(1906) 8月28日「観光會社設立計畫」

65 報知新聞 明治40年(1907) 2月28日「日本観光は紳士淑女の一課程」とするタイトルのほか、「研究としての観光」・「観光外客の著しく増加」・「観光客の議事堂」・「八億円の観光費」など5例を掲載

(1928) 発行の「言泉」の前身である「ことばの泉」が明治31年（1898）に発行されたことに着目し、初版および明治37年（1904）発行の21版を参照したが、ともに収録されていなかった。そこで翌明治38年（1905）発行の15件を参照したところ、うち3件で「観光」の収録を確認することができた⁶⁶。単語の収録から辞典の完成までには長期間を要するため、「観光」が世間で使われ始めたのは発行年次から数年を遡るものと考えてよいであろう。

3. 索引のある文学作品その他による検索

過去の研究においては夏目漱石も森鷗外も作品中に「観光」を用いていない⁶⁷としていたが、本研究では新たに漱石全集総索引（第28巻）により「観光団」7例（表示は6例だが7例の誤り）を、それ以外にも「観光」1例⁶⁸を発見することができた。このように、全集類については単語による検索が可能な索引が作られることが望ましい。

なお、「観光」という用例があった漱石の「文學論」の序の中に『文學は斯くの如き者な

りとの定義を漠然と冥々裏に左国史漢（Ⅱ－3－③）より得たり。』とあって、漱石も春秋左氏伝の影響を受けていることがわかる。また自由民権運動の際に熊本県下に政治結社「観光社」があったというが⁶⁹、沼津市にも明治13年（1880）に演説結社「観光社」があったことが判明した⁷⁰。これも他の研究の資料調査中に発見できたもので、常に注意を怠らなければ、偶発的とは言え、用例の新たな発見ができるということである。

V まとめ

本研究で得られた成果を一表にまとめたものが次の表である。観光学における、新たな「観光」の歴史的用例とすることを提言したい。（⑥・⑩は存在が知られていながら従来は用例として掲載されていなかったもの。）本研究で判明した21例すべてを掲載することも可能であるが、利便性を考えて20例にとどめた。なお、太字は本研究で新たに判明した主要なもの、従来の用例で欠けていた部分を補ったものである。

	年 次	西 暦	出 典	用 例	備 考
①	文明14年頃	1482頃	翰林蒔蘆集「興宗明教禪師行状」	「希宗曰、某久欲觀光於中華、今也時哉」	景徐周麟
②	寛政9年	1797	山陽詩鈔「丁巳東遊六首」	「観光足識帝王尊」	頼山陽
③	安政3年	1856		「観光丸」	海軍伝習所練習艦

66 畠山健「作文新辭林」郁文舎（1905 4月）193ページ、久保得二 編「讀書作文 實用辭彙」育成會（1905 5月）114ページ、森訥 編「熟語註解 漢和中辭典」文海堂（1905 12月）842ページ

67 上田 日本観光学会誌第44号 93ページ

68 漱石全集14巻文學論 序 4 ページに1例、20巻日記・断片 30・213・214ページに7例

69 上田 日本観光学会誌第44号 93ページ、国史大辞典 7巻304ページ

70 「沼津市史」史料編 近代1 290～296ページ

	年 次	西 暦	出 典	用 例	備 考
④	元治元年	1864		「観光館擇善堂」	佐野藩藩校
⑤	慶応 2 年	1866	西洋事情 初編卷之一 小引	「僅か期年を踰へされは固 より一時の観光のみにて」	福沢諭吉
⑥	明治 8 年	1875	米欧回覧実記 扉	「観光」	岩倉具視 揮毫
⑦	明治13年	1880		「観光社」	沼津、演説結社
⑧	明治14年	1881		「観光社」	佐田介石、舶来品 排斥運動結社
⑨	明治14年	1881		「観光繻子」	桐生産絹綿交織
⑩	明治19年	1886		「観光紀游」	岡千仞
⑪	明治26年	1893	喜賓会解散報告書 (3～7ページ)	「遠来の士女を款待し、 行旅の快樂観光の便利を 享受せしめ」	喜賓会事業之梗概 創立目的及役員
⑫	明治38年	1905	作文新辭林	「くわんくわう 観光 外 國の光華を觀察する事」	国語辞典・漢和辞 典ともこれ以降収 録するものが多い
⑬	明治39年	1906	國民新聞 (8.28)	「観光外客の爲め日本観光株 式會社設立の計畫中なるが」	
⑭	明治39年	1906	文學論 序	「幸ひケムブリツジに在 る知人の許に招かるゝの 機會を得たれば、観光か たがた彼地へ下る」	夏目漱石 (序の末 尾に11月と記す)
⑮	明治40年	1907	報知新聞 (2.28)	「日本観光は紳士淑女の一課程」	加藤郵船副社長談
⑯	明治41年	1908	東京日日新聞 (1.16)	『奥蕃バトラン社蕃人の臺 北観光に出でたるを幸ひ』	
⑰	明治43年	1910	日記 (9.24、9.25)	「今夜は特別列車で観光団 が修善寺へ押かけるよし。」	夏目漱石 (24、25 両日で5箇所)
⑱	大正 7 年	1918	報知新聞 (12.25)	『沙市母國觀光團員百數 十名あり』	「沙市」はシアトル、
⑲	大正 8 年	1919	衆議院「外客ノ招致 及待遇ニ關スル建議 案」	『殊ニ帝國ハ世界ノ樂園 トシテ向後觀光外客ノ蜚 集ヲ見ルヤ必セリ』	小西和の提案
⑳	昭和 5 年	1930		「国際観光局」	鐵道省外局

(参考文献)

- 1) 帝国海軍教育史 海軍教育本部編 (1911) 復刻版<明治百年史叢書> 原書房 (1983)
- 2) 温恭院殿御實紀 黑板勝美 編「續徳川實紀第三編」吉川弘文館 (1966)
- 3) 文倉平次郎「幕末軍艦咸臨丸」名著刊行会 (1969)
- 4) 藤井哲博「長崎海軍伝習所」中公新書 (1991)
- 5) 松本順「蘭疇自伝」平凡社東洋文庫 (1980)
- 6) 帝国海軍機関史 日本船用機関史編集委員会 編<明治百年史叢書> 原書房 (1975)
- 7) 「観光文化」147号 (財) 日本交通公社 (2001)
- 8) 城殿照雄「伝記 永井玄蕃頭尚志」(1986)
- 9) <http://www.isas.ac.jp/docs/ISASnews/No.208>
- 10) 戸川残花 編「舊幕府」第5号 臨川書店 (1971)
- 11) 浅井将秀 編「日本海軍艦船名考」東京水交社 (1928)
- 12) 日本史籍協会 編「阿部正弘事蹟 二」東京大学出版会 (1978)
- 13) 竹内誠 編「徳川幕府事典」東京堂出版 (2003)
- 14) 明治文学全集「栗本鋤雲集」筑摩書房 (1969)
- 15) 宮内庁「明治天皇紀 第一」吉川弘文館 (1968)
- 16) 長崎市役所 編「増補長崎略史」原書房 (1973)
- 17) 秀島成忠 編「佐賀藩海軍史」原書房 (1971)
- 18) 井上萬壽蔵「観光教室」朝日新聞社 (1957)
- 19) 岡田喜秋『観光の普及・半世紀の功罪』「学士会会報第820号」学士会 (1998)
- 20) 鈴木由次郎「易経」(全釈漢文大系9) 集英社 (1974)
- 21) 本田濟「易」(新訂 中国古典選) 朝日新聞社 (1967)
- 22) 菅茶山・頼山陽 詩集 (新日本古典文学大系66) 岩波書店 (1996)
- 23) 福沢諭吉「新訂 福翁自伝」岩波文庫 (2004)
- 24) 「漢文大系 第十卷」富山房 (1974)
- 25) 秦鼎 校本「春秋左氏傳」群玉堂 (1811) 静岡県立中央図書館蔵
- 26) 「観光丸」長崎オランダ村 (1988)
- 27) 石井研堂「明治事物起原」春陽堂 (1926)
- 28) 「日本国語大辞典」第二版 小学館 (2001)
- 29) 諸橋轍次「大漢和辞典」大修館 (1959)
- 30) 上田卓爾「中国における『観光』の用例と日本への伝播」日本観光学会誌第45号 (2004)
- 31) 前田勇 編「現代観光総論」学文社 (2005)

- 32) 井上萬壽藏「觀光讀本」無可有書房（1940）
- 33) 小谷達男「觀光事業論」学文社（2000）
- 34) 上田卓爾「『観光』の語源と用例について」日本観光学会誌第44号（2004）
- 35) 佐田介石「栽培經濟問答新誌」曳尾社（1881 明治14年）
- 36) 桐生織物史編纂会「桐生織物史 下巻」（1940）
- 37) 桐生市役所 編「桐生の今昔」桐生市役所（1958）
- 38) 「日本百科大辞典」三省堂（1910）
- 39) 堀達之助 編「英和對譯袖珍辭書」洋書調所（文久2 1862）複製版 秀山社（1973）
- 40) 洪沢青淵記念財団竜門社編纂「洪沢栄一伝記資料」洪沢栄一伝記資料刊行会(1961)
- 41) 明治大正昭和新聞研究会「新聞集成大正編年史」（1977）
- 42) 新聞集成明治編年史編纂会「新聞集成明治編年史」（1936）
- 43) 夏目漱石「漱石全集」岩波書店（1993～1999）
- 44) 沼津市史編さん委員会・沼津市教育委員会編「沼津市史」史料編近代1 沼津市（1997）
- 45) 「帝國議會衆議院議事速記録35」東京大学出版会（1981）

奨励賞

観光イベントにおける旅行業の役割と可能性

— J T B 「杜の賑い」の事例から—



金 炯 昨
鈴木 涼太郎

要 約

各地で行われている祭礼や各種のイベントは、重要な観光資源である。これまでも古くからある多くの祭礼が観光資源化され、一方で観光資源化を視野に入れた新たなイベントの創造が行われてきた。そのなかで近年、大手旅行業各社は従来に比べより積極的に観光イベント事業に取り組んでいる。現在これらの取り組みは、旅行業を取り巻く経営環境の変化だけでなく、「観光立国」というスローガンに代表されるように観光に対して積極的な方向へと転換した国の観光政策や、「地域振興」や「文化交流」といったテーマとも密接に関わりながら行われている。また観光イベントへの旅行業の参画は、従来の観光イベント研究には見られない参加主体の出現をも意味しており、今後の観光振興のあり方を考える上で興味深い事象となっていると考えられる。

本稿は、旅行業が取り組む観光イベントが「地域振興」など今後の観光において鍵となるテーマにいかなる役割を果たし、どのような可能性を持っているのかについて考察することを目的としている。そのために、既存の観光研究における観光イベント論の諸理論枠組

みを整理、参照することによって旅行業が取り組む観光イベント事業の特徴を明らかにした。具体的な事例としては、JTBが行っているイベント「杜の賑い」を取り上げ、その歴史や変遷、企画運営などのプロセスについて分析を行った。このイベントは旅行業が取り組む観光イベントのなかでも比較的初期から行われており、またJTB自体が先にあげたように「地域振興」や「文化交流」に対して積極的な取り組みを表明しており、本研究の目的においては好例であると考えられる。

その結果明らかになったのは、JTBという旅行業者が観光イベントというメディアを通じて観光地の「地域振興」を支援しているという構造である。より一般化すればこの構造は、以下の三つの点から整理することが可能であると考えられる。すなわち旅行業者は、① 純粋な収益事業としてではなくメセナ活動の一環として観光イベント事業に取り組むなかで、② 自らの販売力を生かして一定限度の集客を保証することでイベントの成功を支援し、③ その結果観光地に対して直接的な経済効果だけではなく、イメージアップや人的ネットワークの拡大など単純に収支だけではと

見えきれない重要な諸効果をもたらしている、のである。言い換えれば、旅行業者は自ら「お客様」を準備しながらイベントを開催し、観光地の宣伝活動やネットワークの強化を支援しているとも言える。

各種の観光イベントは、現在国内の観光客だけでなく海外からの観光客に対しても魅力的な資源となっている。また現在観光イベントの開催は、観光地の魅力を国内外を問わず広く発信していく上で重要なメディアともなっている。しかしそのようなイベントによる観光地の魅力の発信は、相応の費用を必要とし、また集客面での成功についても必ずしも保証されているわけではない。そのような状況のなかで、旅行業者がそれらを下支えする役割を観光イベントにおいて果たしているのであれば、それは旅行業者自身の直接的・間接的な収益事業であることを意味しているだけでなく、旅行業者だからこそできる「地域振興」へのひとつの取り組みでもあるとも考えられる。

奨励賞

観光コモンズとフェアトレードとしての観光の可能性を考える —パラオの事例から—



廣瀬 淳一

要 約

西太平洋に浮かぶ人口20,000人弱の小さな島嶼国パラオ、主要な産業は漁業と観光業といわれる中で、パラオ人の過半数が公務員であり、主要産業に従事する者は外国人労働者が中心となっている。パラオの消費生活を支えているのがアメリカとの自由連合協定の盟約金や外国からの援助金である。パラオ政府の5カ年計画にもあるように、パラオの課題は盟約金が終了する2009年以後の自立的経済開発である。

パラオの現在の観光開発は主に外資によるものである。観光の中心となる首都コロールはパラオ人にとっては活動の「舞台」であり、殆どのパラオ人の心の故郷はコロールを除き15ある地方の州にある。地方はパラオ人の聖域で観光客も疎らであった。しかし、首都の観光客が飽和状態に近づいていることもあり、近年、外資の開発は地方にも広がっている。パラオは小さな国にもかかわらず16の州は各々州法を以って伝統文化と自然を守っている。また、州内には血縁集団であるハムレットがあり、酋長を中心に伝統的な天然資源の管理、分配を行い、持続可能な生活を行って

きた。また、料理、儀礼の方法も地域ごとに異なり、州ごとの競争心をかきたて、独特の文化を継承させている。しかし、市場主義社会の所有観や個人主義の広がり、伝統社会の仕組みを壊し始めている。美しい自然や伝統文化がパラオの重要な観光の財産だとすれば、その破壊は彼らの持続的な生活の維持にも悪影響を及ぼすかもしれない。

自然の管理は、所謂、政府が主導となる「直轄管理」があるが、この方法は開発途上国では殆んど予算の有無にかかっており、大抵、責任の所在もはっきりしないまま立ち消えてしまう。管理というのが「日常の資源利用を常時好ましい状態で保たれていること」とすれば、長期の視点が必要な自然の管理には、地域に生活する住民が、その費用や労働力を継続的に賄えるシステムが組み込まれていることが必要なのだと思う。そして、住民が自分の伝統文化、自然を保護することを担保したサービスを観光客などに提供することにより、かかったコストを正当に評価する観光のフェアトレードが可能なのではないだろうか。

最近の調査では、日本の団塊の世代などを中心に、グリーンツーリズムやビレッジステ

イなどへの関心が高まっているという。また、彼らをターゲットにするには、社会貢献や知的好奇心を刺激する学習型の観光が求められているという意見もある。観光とは、国の光を観るというように、地域での環境や社会への望ましい取り組みや、美しい自然と触れ合うことで力を分けてもらうものかもしれない。しかし、そのような高付加価値を観光に付与する為には、地域の伝統と知的な高揚感を結び付けてくれる文化化の「母親」の役割が一層重要になるのではないだろうか。

次期シニアの能動性を活かす観光振興の提言

—駅的な観光拠点整備に向けて—



三好 卓

要 約

今後、人口構成の変化に伴い観光客のボリュームゾーン年齢が高齢化することで、観光の目的、訪問先、訪問手段など観光の姿も変化して行くと考えられる。

現在50歳代から60歳代前半の次期高齢者を観光ゲストとしてみると、夫婦、家族、小グループで旅行し、自ら情報を収集し訪問先を選択する能動的傾向が高まり、観光に求めるものは多様化して行くであろう。また、この世代は、運転免許保有者の日本の同世代人口に対する割合が約78%に達するため、自家用車やレンタカーを利用する傾向が強く、カーナビの普及やシーニックバイウェイの整備などもそれを後押しするであろう。

観光ホストとしてみると、高年齢世代の起業が増加していることから、人口が減少しているような地方では少ない地域人口を対象にするよりは、交流人口や地域外の人々を対象にする観光関連産業が、高齢世代起業の一つの分野となるであろう。新しい会社法や有限責任事業組合（LLP）制度創設などの法制度整備と指定管理者制度（地方自治法の一部改正）が観光関連起業を促すと考えられる。

今後の観光拠点は、このような観光ゲストと観光ホストの志向に対応し、その支援や活動の場を提供していく必要がある。そのような先駆け事例として、道の駅、まちの駅、里の駅、案内人があげられる。

道の駅、まちの駅、里の駅のような「駅的な観光拠点」は全国で増加しており、観光ホストとして地域の人達がそこに参画して、地域の産業や文化と関連性を持った展開が図られている。さらに、次期高齢者の観光関連産業の起業の場として活用していくことが考えられる。オルタナティブ・ツーリズム志向が高まっていることは、観光需要が多様化していることであり、観光関連産業起業の可能性を高めることになる。

「シニアの能動性を活かす駅的な観光拠点」として求められることは次の点が要点である。

- ・観光ゲストにとっては「周遊の基地」として、次期高齢者の能動性を支援するところ
- ・観光ホストにとっては「起業の舞台」として、次期高齢者の能動性を支援するところ

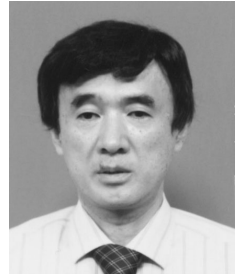
「シニアの能動性を活かす駅的な観光拠点」として求められる事項としてあげたことは、道

の駅では、部分的に実現されている。しかし、地域における起業促進という視点が抜けているため、地域振興のための施設は農産物直販所や物産館などが多い。山形県寒河江市の「道の駅寒河江チェリーランド」では、観光農園のチケットを道の駅だけで販売し、道の駅から市内の観光農園に誘導するシステムをつくりあげている。中心商店街で展開されているチャレンジショップのような起業化支援施設の導入など、次期高齢者の観光ゲストとしての行動変化と観光ホストとしての起業増加に対応した行政や民間の支援が求められる。

また、観光ゲストとしての次期高齢者は、自家用車による観光旅行が多いであろうが、地球環境の問題から公共交通の利用促進を図っていく必要がある。「駅的な施設」の代表である鉄道駅については、レール&レンタカーの利用しやすい体制整備なども求められる。

奨励賞

都市観光が築く日本の観光立国化



木内 俊一

日本の観光立国化の鍵を握るのは都市観光である。大都市は訪日観光の最大市場であり、また文明の結晶体である都市の観光こそは観光の原点でもある。

ショッピングなど消費型観光に魅力を持つ日本の都市観光は戦後順調に拡大してきたが、近年アジア経済の台頭により大きな曲がり角を迎えている。しかもアジアでの大都市間競争は激化し、経済面から文化や観光面に拡大している。特にソウルや上海は文化歴史を重視した都市観光強化によりこれまでの経済都市から観光都市への転換を目指しはじめた。

旅行人口の拡大が予想されるアジア地域では人口高齢化やインドの観光市場参入など今大きな構造変動期を迎えており、日本の都市観光はショッピングやテーマパークを中心とする消費型観光の充実に加えて、文化・歴史を第二の柱とするイタリア型観光構造を目指す必要がある。

日本の都市観光の歴史は長く、特に京都、大坂、江戸の三都が並立した江戸時代は世界に先駆けて都市観光が花開いた時代であった。中でも大坂は芝居観光をはじめ全国から観光客を集めるアジア最大級の文化観光都市であ

った。その最大の特徴は文化活動を都市観光に結びつけた点にあるが、市内各所で見世物をはじめとする様々な芸能が演じられた大坂の観光エネルギーは、瀬戸内海を通じて伝来したアジアのエキゾティズムを芸能に取組むなど都市の国際性を基盤に置くものであった。今後の都市観光振興に当たっても大阪を中心とする西日本が持つ情報交流センター機能を重視し、アジア芸能の公演場所の整備など拠点機能を高めるとともに、現代美術や現代芸能に実績を持つ福岡や広島等とも連携して西日本をアジア文化芸能首都として発展させることが歴史に適い、観光拡大にも貢献すると思われる。

一方江都と言われた江戸は自然環境との調和、特に水辺環境との共生を重視し、広重など江戸浮世絵に見られる都市景観を観光に結びつけた都市であった。その遺産は今も潮入庭園や玉川上水として健在である。東京はその国際的金融力と比べて外国人観光客や国際会議の伸悩みと言われるが、その江戸開府以降400年の歴史や水辺環境のアメニティの高さを都市のシンボルとし、水都を都市理念とする都市物語を描くことが歴史に適った観光戦

略となるのではないか。例えば増加が顕著なアジア観光客を視野に置き、東京の庭園と中国やインド庭園との文化比較や水をモチーフにした都市づくりを積極的に進めることも観光上大きな意義があると考えられる。

観光大国イタリアやスペインに見られる都市間競争は一国全体の観光力を高める。従来ソウル集中が目立った韓国でも釜山が文化観光面で台頭し、江原道が韓流映画のロケ地として外国人観光客が急増するなど地域間競争による観光立国化が進められている。

我が国も東京に集中した海外向け情報発信機能の分散等が急がれるが、歴史伝統豊かな多くの大都市が国内に並立する国土構造上の持ち味を活かして観光面での都市間連携を進めることも意義を持つ。例えば産業構造を異にする近畿圏と中部圏の連携によりアジア観光客の需要が大きい産業観光の充実を図ることはその一例である。また長崎をはじめ九州では韓国と連携したキリシタン観光が企画推進されるなど地域連携は国内から近隣諸国へと拡大しており、近隣諸国も視野に入れた観光連携も一層重要になると考えられる。

観光の曲がり角こそはビジネスチャンスの時期でもある。世界に先駆けた日本の都市観光の歴史・伝統を活かした観光の推進が観光立国化に向けた大きな基盤となることを強く期待したい。

第11回観光に関する学術研究論文
入選論文集

平成17年12月発行

発行：

財団法人 アジア太平洋観光交流センター（APTEC）

〒598-0048 大阪府泉佐野市りんくう往来北1番
りんくうゲートタワービル24階

TEL：0724-60-1200 FAX：0724-60-1204

<http://www.aptec.or.jp>

表紙の写真

場 所：タイ国・クラビ県

提供者：タイ国政府観光庁

（無断転載厳禁）



財団法人アジア太平洋観光交流センター

〒598-0048 大阪府泉佐野市りんくう往来北1番
りんくうゲートタワービル24階

TEL:0724-60-1200 FAX:0724-60-1204

<http://www.aptec.or.jp>

(無断転載を禁じます。)