

## 観光エリア拡大における「商業的回遊性」と

### 「生活空間」の相克に関する理論的考察

— 関門地域への適用を念頭に置いた持続可能な観光まちづくりへの  
予備的枠組み—

## A Theoretical Examination of the Conflict Between “Commercial Circulation” and “Living Space” in Tourism Area Expansion

— A Preliminary Theoretical Framework for Sustainable Tourism Town  
Development with Reference to the Kanmon Region—

竹内裕二<sup>1</sup>

Yuji TAKEUCHI<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 下関市立大学

Shimonoseki City University

### 要旨

地方観光地のエリア拡大は経済活性化の要である。一方で、観光客の「回遊性」向上は、住民との摩擦を招く。本稿は、関門地域（下関市・北九州市）の事例を軸に既往研究を整理し理論的考察を行う。第一に、「回遊性」概念の変遷を辿り、商業至上主義が政策に無批判に転用された点を指摘する。第二に、エリア拡大が住民態度を「敵対」へ変容させる構造について、社会交換理論や Doxey のモデルを用いて分析する。第三に、SNS が動線管理を無効化し、生活領域への侵食を加速させる実態を論じる。

これらを踏まえ、消費促進型社会を批判的に再構築し、住民の生活満足度を条件に組み込んだ「生活・共生型回遊性モデル」を提示する。さらに利害対立を合意形成の資源とする「摩擦前提の合意形成プロセス」を具体化する。本稿は、次稿の関門地域実証研究に向けた理論的基盤を提示するものである。

**キーワード：** 観光まちづくり、回遊性、生活・共生型モデル、オーバーツーリズム、摩擦前提の合意形成

## Abstract

Expanding the physical scope of regional tourist destinations is a cornerstone of economic revitalization; however, enhancing "visitor mobility" frequently precipitates friction with local residents. This Academic Project undertakes a theoretical analysis by organizing existing literature, centering on the case of the Kanmon Region (Shimonoseki and Kitakyushu).

First, it traces the conceptual evolution of "visitor mobility," highlighting how commercialism has been uncritically integrated into public policy. Second, utilizing Social Exchange Theory and Doxey's Irridex model, this paper analyzes the structural transformation of resident attitudes toward "antagonism" driven by area expansion. Third, it discusses the current reality where social media neutralizes traditional tourist flow management, thereby accelerating the encroachment of tourism into the private livelihood spheres of residents.

Building upon these findings, the paper critically reconstructs the consumption-promotion model to propose a "Livelihood-Coexistence Visitor Mobility Model," which incorporates resident life satisfaction as a primary prerequisite. Furthermore, it operationalizes a "friction-predicated consensus-building process" that redefines interest conflicts as strategic resources for reaching an agreement. This paper establishes the theoretical foundation for the subsequent empirical research in the Kanmon Region to be presented in a forthcoming paper.

**Keywords:** Tourism-driven community development, Visitor mobility, Livelihood-coexistence model, Overtourism, Friction-predicated consensus building

## 1. はじめに

2003年の「観光立国」宣言は、日本の地域政策における決定的なパラダイムシフトであった。それまで内需への対応や「保存」に重きを置いていた地域資源は、この宣言を機に、外貨獲得と交流人口拡大のための「商品」へと再定義されたのである。政府は、2006年に観光立国推進基本法を制定した。2008年には、国土交通省の外局として観光庁を発足させるなど、推進体制を急ピッチで整備した。訪日客数は、その後に起こったリーマンショックや東日本大震災といった予期せぬ困難に見舞われ、一時低迷した。この状況を回復させるために政府は、2012年以降のアベノミクスによるビザ緩和や円安誘導といった積極的な施策を行うことで、市場を劇的に回復させた。その結果、2013年には訪日客数が初めて1,000万人を突破した。2017年には2,869万人となり、消費額が4兆4,162億円に達した（観光庁, 2018）。観光は今や、日本経済を牽引する主要産業としての地位を不動のものとしている。

こうしたインバウンド政策が加速した背景には、少子高齢化に伴う深刻な人口減少社会への危機感がある。産業の裾野が広い観光は、過疎化に喘ぐ地方自治体にとって交流人口を創出し、新たな雇用や投資を呼び込む「地方創生の切り札」として期待されてきた。しかし、共同通信社が令和6年に市区町村を対象に行ったアンケート調査では、自治体の約68%が「地方創生の取り組みの成果が不十分」と回答（千葉日報オンライン「地方創生68%成果不十分 人口減、自治体の単独対策に限界」, 2024年9月1日）<sup>注1</sup>している。観光を

<sup>注1</sup> 千葉日報オンライン: <https://www.chibanippo.co.jp/newspack/20240901/1270580> (最終閲覧日: 2026年4月7日)



## 2. 研究目的と方法

### 2.1. 研究の背景と動機：関門地域における課題

筆者は前報（竹内，2024）において、山口県下関市と福岡県北九州市という県境を跨いで隣接する「関門地域」を対象に、その観光政策の展開と実態について調査を行った。地域は、明治・大正期の歴史的建築物が残る「門司港レトロ」や、活気ある食文化を象徴する「唐戸市場」など、日本国内でも稀有な地形的・歴史的ポテンシャルを有する観光圏である。古くから両市は経済的・文化的な結びつきが強く、行政の枠組みを超えた「関門海峡観光圏」としての回遊ルート整備が長年謳われてきた。そこで、実態を精査すると、そこには根深い構造的課題が横たわっている。

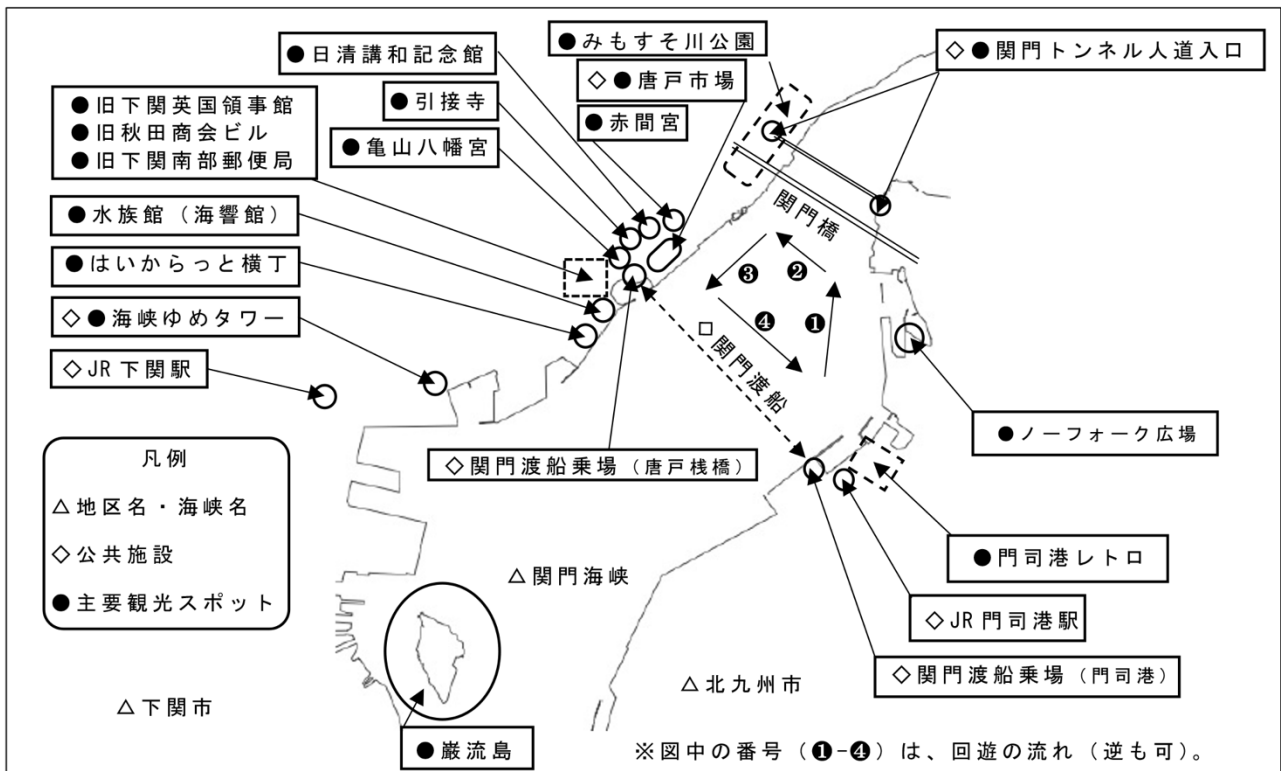
第一の課題は、行政区分の差異に起因する観光分野における施策の非連続性である。両市は、1987（昭和 62）年に「関門地域行政連絡会議」を設置した。それ以降も両市長会談等による政策調整を継続してきた実績を持つ。例えば、水族館施設の配置調整に見られるように、大局的な施設整備において重複投資を避ける合意が形成されてきた事例もある。こうした連携の仕組みが存在する一方で、下関市と北九州市がそれぞれ異なる県に属し、観光振興予算の規模やプロモーション戦略の方向性が必ずしも一致していないことも事実である。そのため、観光客が海峡を横断して両岸を一体的に楽しむための施策が、スポット（点）の整備に向いているものの、回遊ルート（線）としての連続性・一貫性において課題が残る構造となっている。

第二の課題は、海峡を横断するハード面のインフラ不足と、その活用におけるミスマッチである。現在、両岸を結ぶ手段としては関門連絡船、人道トンネル、関門橋、サンデン交通・西鉄バスの路線網などが存在する。これらの交通機関が、観光客の「周遊」という視点で有機的に結合されているとは言い難い。特に、環境負荷の低い二次交通として期待されるレンタサイクルや公共交通機関のリソースは、借り出し拠点の偏りや返却ルールの不一致など、観光客の利便性という観点から最適化されていない<sup>注2</sup>。

図 1 に示す通り、現在の観光動線は極めて限定的である。多くの観光客は、赤間神宮や唐戸市場、門司港レトロといった広く認知された主要スポットを短時間で「点」として消費し、次の目的地へと移動してしまう。一方で地域には、引接寺や亀山八幡宮のように馴染みの深い訪問者や歴史への造詣がある。観光客にとっては、このような魅力的な場所であっても、一般的な観光動線に組み込まれにくい「準主要資源」として多数存在する。こうした情報発信の不足や物理的・心理的障壁は、滞在時間の短縮を招くだけでなく、商店街や路地裏に眠る「未発掘の地域資源」への回遊の波及を阻害している。本研究は、この「分断された観光圏」という現状を打破し、いかにして住民生活と調和した有機的な回遊性を創出できるかという問題意識から出発している。

---

<sup>注2</sup> このルートは、海岸沿いを回遊するコースである。そのためバスでの回遊が望ましい。ところが図 1 中の②が、人道トンネルのため通ることができない。他方で、観光客がこの距離を歩行することは、可能であるが、少し距離が長すぎる。このような理由から、必然的にレンタサイクルの普及が関門地域にとって「回遊性」と「観光客の増加」を向上させる可能性が高いという結論に至った。しかし、レンタサイクルも普及していない。



出典：筆者作成

図1：関門地域概要図

## 2.2. 本研究の問いと構成

本稿は、関門地域における実証研究（次稿）の理論的基盤を構築することを目的とする解説・総説論文である。第3章以降における社会交換理論・イリデックス・モデル・デジタル回遊性の考察は、関門地域に固有の事例分析として展開するものではなく、観光エリア拡大に際して広く適用しうる理論的枠組みの整理として位置づける。

ただし、本稿は関門地域の固有条件を「理論の照合基準」として随時参照する。これは、抽象的な理論命題が関門地域という具体的文脈において、いかなる形で現れうるかを示すことで、理論の射程と限界を同時に検討するためである。この手法は、比較文化研究における「集中事例分析」の論理に基づくものであり、一般論を展開しながらも特定事例との往復によって理論の精度を高めようとするものである。

上述した課題認識に基づき、観光インフラの整備や情報発信の強化が進められることは、一見すれば地域経済にとって望ましいことのように思われる。しかし、ここで観光政策の本質に関わる一つの根本的な問いが生じる。もし、既存のハード面やソフト面の課題が完全に解消され、観光客の回遊性が劇的に向上したならば、その帰結として地域社会は真に「幸福」になるのか。

近年の京都や鎌倉、あるいは海外のベネチアといった先進事例を鑑みれば、効率的な回遊性の追求は、皮肉にも住民生活を圧迫し、地域資源を疲弊させる「オーバーツーリズム」の引き金となり得る。観光客の動線が拡大し、これまで静穏を保っていた住宅地や生活路にまで他者が流入することは、地域社会のプライバシーを侵害し、騒音、交通渋滞、ゴミ問題といった「負の外部性」を増大させるリスクを常に孕んでいる。関門地域においても、単なる「客数の増大」や「消費額の最大化」のみを目的とした安易なエリア拡大は、住民

が長年培ってきた静穏な生活環境を破壊し、観光そのものに対する不信感や拒絶反応を惹起しかねない。

本稿では、関門地域における将来的な観光エリアの拡大と回遊性の向上を見据え、その推進が地域社会にもたらす社会的なインパクトと、持続可能な開発のあり方を以下の3つの理論的視座から体系的に検討する。

第一に、これまで主に商業理論や都市計画の文脈で語られてきた「回遊性」という概念の系譜を整理する。効率性と収益性を重視する商業的モデルが、いかにして観光研究へ転用され、その過程で「生活空間としての観光地」という視点が欠落していったのかを批判的に考察する。

第二に、社会交換理論やイリデックス・モデル（苛立ち指数）を援用し、観光客の行動範囲が拡大する過程で、地域住民が守ろうとする心理的・物理的な生活境界線にどのような変容と摩擦が生じるのかを分析する。

第三に、観光客と住民の間に生じる不可避な摩擦を最小化し、地域社会の広範な合意形成に基づいた持続可能な「観光エリア拡大モデル」の理論的枠組みを提示することを目指す。本研究は、単なる観光振興策の提言ではなく、都市社会学の観点から「観光客と住民の共生」を再定義する試みである。

### 3. 既往研究に基づく理論的考察：回遊性と住民意識の相克

#### 3.1. 「回遊性」概念の商業的偏重

「回遊性」という概念は、観光学のみならず、都市計画、地理学、商学といった多角的な分野で用いられる多義的な用語である。その理論的起源を遡れば、川崎（1955）が生物学的な移動パターンとして論じたことが一つの端緒とされている。現代的な意味での「都市の回遊性」が定着したのは、高度経済成長期以降の中心市街地活性化の文脈においてである。特に商学の分野では、百貨店やショッピングセンター内部における顧客の移動効率を高めるための指標として研究が進んだ。

回遊性に関する研究は、中心市街地の活性化が政策課題として浮上した1990年前後から、商業研究・都市計画の分野において蓄積されてきた。川津（2015a, p.178; 2015b, p.98）は、こうした先行する議論を継承・精緻化し、回遊性を「消費者が特定のエリア内で、複数の地点を訪問しながら財やサービスを楽しむために行う空間的な流動」と定義した。河津は、実証的なデータに基づき、エリア内での歩行距離の延伸や滞留時間の延長が、一人当たりの客単価や消費機会の増大に正の相関を持つことを明らかにした。この「回遊＝消費増大」という強力な方程式は、鈴木ら（2015）や石井ら（2020）が指摘するように現代の観光研究においても金科玉条のごとく扱われている。自治体や観光DMOが掲げる「滞在型観光の推進」や「回遊性向上による地域消費の拡大」といった目標は、まさにこの商業的ロジックの直系にあるといえる。

こうした「商業的回遊性モデル」をそのまま地域社会（観光地）に当てはめることに、学術的に見過ごせない盲点が存在する。それは、観光地という空間が、消費に特化した「閉

じられた商業施設」ではなく、住民の営みが継続する「開かれた生活圏」であるという事実である。ショッピングモールにおける顧客の回遊は、あくまで管理された私有地内での行動である。そこには、住民という利害関係者が存在しない。一方、観光地における回遊の舞台は、住民が日常生活を営む道路であり、広場であり、景観である。

市場中心主義的な空間認識に立てば、観光客の流動性を高めることは「経済的フローの活性化」として正当化される。社会学的な視点から見れば、それは住民のプライバシー確保や、慣習的に守られてきた静穏な生活環境という「非市場的価値」との直接的な衝突を意味する。すなわち、回遊性の向上策は、観光客にとって移動コストの低減と満足度の向上を意味する。その一方で、住民にとって、自己の生活空間が「公共化」あるいは「商品化」され、見知らぬ他者に絶えず観察されるというストレス要因になり得るのである。

さらに、この問題は、空間の「所有権」と「利用権」の不均衡としても捉えることができる。住民は、納税や維持管理を通じてその空間を支える主体である。観光客は一時的な利用料（宿泊税や飲食代など）のみを支払う「フリーライダー」的な側面を持つ。商業的ロジックが暴走し、この不均衡が無視されたままエリア拡大が進めば、地域社会の持続可能性は内側から侵食されていく。したがって、観光研究における回遊性概念は、これまでの「消費促進型」から、住民の生活満足度を制約条件として組み込んだ「生活・共生型」へとパラダイムシフトを遂げる必要がある。

この問いは、関門地域において特に鋭い形で立ち現れる。関門地域では、「回遊性の向上」が長年の政策目標として掲げられてきた。その議論の重心は、一貫して「いかに観光客を門司港から下関へ、あるいはその逆へと移動させるか」という交通・動線の最適化に置かれてきた。現状は、第 2.1 節で整理したように唐戸市場周辺の観光集積が対岸の商店街への回遊に波及することがなかった。そのため、生活市場の機能が希薄化するという「空洞化」が進行している。これは、商業的回遊性モデルが唐戸市場という単一の集客拠点に最適化された結果、その周縁に位置する住民の生活空間が「受益者なき通過点」へと転落しつつあることを示している。それゆえ、関門地域における回遊性の議論は、「観光客の移動効率の向上」という商業的命題から「住民が生活の主体であり続けられる空間の再設計」という共生的命題へと、その問いを根本から組み替える必要がある。

### 3.2. 社会交換理論から見た住民の観光受容

地域住民が、自らの生活圏に観光客が流入してくる事象をどのように解釈し、受容、あるいは拒絶に至るのか。このダイナミズムを解明するために、観光社会学において最も広く参照されてきたのが「社会交換理論」である。Ap (1992) は、住民が観光開発に対して抱く態度は、単なる感情的なものではない。観光からもたらされる経済的・社会的・文化的な「便益(利益)」と、混雑、騒音、物価上昇、犯罪率の増加といった「コスト(不利益)」の合理的な損益計算に基づくものと主張した。

この理論によれば、住民は観光開発による雇用創出やインフラ整備、文化の再評価といったポジティブな交換条件が、日常生活の不便さというネガティブな交換条件を上回っている限りにおいて、観光を「支持」し、観光客を「歓迎」する。この損益計算の均衡は、回遊性が高まり、観光の「深度」と「広がり」が増大するにつれて、極めて不安定なものへと変化していく。

この心理的変容のプロセスを階層的に示したのが、Doxey (1975) の「イリデックス・モデル」である。このモデルの第一段階である「陶醉」段階とは、観光開発の端緒となる開発初期を指す。この時期の住民は、少数の訪問者がもたらす新鮮な刺激や経済的恩恵を日常生活の些細な不便というコストを上回る利益として肯定的に捉え、積極的な歓迎態度を示す。このような住民の態度は、社会交換理論における損益計算が「純利益」の状態にあることに依拠している。ところが、徐々にエリアが拡大していくことで、訪問者数が増加し、定着していく。それに連れて、前述した住民の幸福の均衡が崩れ始める。住民の態度は次第に、観光客を単なる「景観の一部」として取り扱う「無関心」へと変化する。やがて生活空間への物理的・心理的浸食が顕在化する「苛立ち」の段階へと進む。その次に観光客の無秩序な流入が地域固有のアイデンティティや静穏な生活を根底から脅かすようになるのと、住民の態度は明確な拒絶を伴う「敵対」の段階へと進む。

特に関門地域では、歴史的な路地や市場といった「生活の厚み」そのものが資源となっている。このような場所では、回遊性の向上に向けて「生活の舞台装置化」の必要性も不可欠な状況になりつつある。ただし、そのためには、下関市側の関門地域の現状に即した補足が必要である。その理由として、下関市中心部のかつての市街地（唐戸周辺）は震災により焼失している。そのため、歴史的な路地が比較的良好に残っているのは、JR下関駅周辺の竹崎・新地・伊崎といった一部の地区に限られる。また、観光動態の実態を見れば、現在の下関を訪れる観光客の動線は、赤間神宮・唐戸市場・カモンワーフ・海響館等のウォーターフロントに沿ったものが主体であり、長府・川棚・角島といった郊外スポットへの分散も見られる。

その一方、京都等で問題となっているような居住地域への観光客の恒常的な侵食は、現時点において限定的である。唐戸市場周辺の交通渋滞も、「生き生き馬関街」開催日やゴールデンウィーク・お盆・年末年始等の特定時期に集中する瞬間的なものであり、慢性的な住民被害と性格が異なる。Doxeyのイリデックス・モデルに照らしてみれば、現在の関門地域は「陶醉」段階と「無関心」段階の境界付近に位置すると考えられる。門司港レトロの再整備が完了した1990年代前後は、観光客の流入を地域の再生と重ね合わせた高揚感が住民の間に広く共有されていた。今日では、観光客の存在が地域の「日常」に組み込まれ、良くも悪くも特別な感情を喚起しない段階へと移行しつつある。注目すべきは、慢性的な騒音や混雑という「苛立ち」の段階がいまだ本格化していないという点である。そのような時期だからこそ、合意形成型のガバナンスを構築する制度設計上の好機である。観光客の大規模流入が住民の「受忍限度」を超えてしまう以前に、空間利用のルールと便益還元の様子を整えておくことが、関門地域における観光エリア拡大の持続可能性を左右する。すなわち本稿が提唱する「摩擦前提の合意形成プロセス」は、危機対応的な処方箋ではなく、危機到来以前の予防的・設計的介入として関門地域に固有の意義を持つ。

望月 (2020, p.133) が論じているように、近年注目される「ニューツーリズム」は、住民主体の活動を通じて経済的恩恵を直接地域に還元しようとする試みであるが、これもまた内包する矛盾がある。橋本 (2018) が指摘するように、観光資源化される「日常」の定義を巡って、恩恵を受ける観光業者と、負担のみを強いられる一般住民との間で、地域内部に深刻な分断や不公平感が生じるのである。

回遊性が高まり、観光客がこれまで「裏側」であった住宅地や通学路を探索し始めると

き、住民は自らの聖域を侵されたと感じ、社会交換における「コスト」を急激に高く見積もるようになる。このコストは、単に金銭的なものだけでなく、精神的な摩耗や、場所に対する愛着の喪失という、目に見えにくいものであるが決定的な損失である。持続可能な観光エリアの拡大を実現するためには、この住民側の損益計算書に、これら「非可視的なコスト」をいかに計上し、それに見合うだけの本質的な「社会的便益」をいかに提供できるかが、理論的・実践的な最重要課題となる。住民が「観光地としての自分たちの街」を誇りに思い、自律的に管理できる主体性を維持し続けられるかどうか、敵対段階への移行を防ぐ唯一の障壁となる。

### 3.3. デジタル化と「空間の消費」の変容

現代における観光の回遊性は、SNSを中心としたデジタルプラットフォームの普及によって、かつての都市計画的な予測モデルが通用しないほど複雑化し、流動性を増している。Amir, et. al (2022) ; Liu, et. al.(2024); Wengel, et. al.(2022)が論じるように、Instagram や TikTok といった視覚情報に特化したメディアは、かつて行政やガイドブックが注意深く設定した「公式な観光ルート」の権威を解体し、観光の地形を塗り替えてしまった。

デジタル空間上の「映え」や「ロコミ」に駆動される観光客にとって、魅力的な被写体は有名なランドマークだけで留まらない。むしろ、住民にとって見慣れた何気ない路地、看板、あるいは生活感の漂う階段といった「非公式な空間」が、突如として世界中から注目を集める「ホットスポット」へと変貌する。この現象は、観光客に「発見」の喜びを提供する一方で、地域社会に予測不能な混乱をもたらす。

デジタル化によって加速された回遊は、もはや行政や DMO がコントロール可能な計画的移動ではなく、偶発的、断片的、かつ拡散的な「空間の消費」へと変容しているのである。崔 (2023, p.103) が述べるように、こうした「情報の民主化」は、観光客の空間的境界線を曖昧にし、住民が守るべき最後の砦である「生活領域」への侵害を劇的に加速させている。

特に問題となるのは、デジタル情報の「偏り」が引き起こす局所的な過密である。特定の地点にのみ情報が集中することで、物理的な収容力を超えた観光客が殺到し、住民の移動や買い物を妨げる「局所的オーバーツーリズム」が頻発する。関門地域においても、特定のレトロ建築や市場の特定のコーナー、住宅街付近にある何気ないホットスポットが SNS で拡散される。このことで、周囲の静穏なエリアとの間に激しい摩擦が生じる。デジタル化された回遊性は、物理的なインフラ整備以上に、人々の意識や行動を瞬時に、かつ広範囲に変容させる力を持っている。これからの観光政策は、物理的な動線制御だけでなく、デジタル空間における情報の流れをいかにして「地域との調和」の方向へと導くかという、情報ガバナンスの視点が必要不可欠となる。

## 4. 考察：観光エリア拡大に向けた理論的枠組み

本章では、第 3 章における先行研究の横断的整理を受け、3 つの理論的枠組み（生活・共生型回遊性モデル、摩擦前提の合意形成プロセス、文化的真正性の維持）について考察

する。各節の議論は、普遍的な理論命題として展開するが、その都度、関門地域の具体的な条件と照合することで、枠組みの射程と適用上の留意点を確認する構成をとる。

#### 4.1. 商業的ロジックから地域ガバナンスへの転換

これまでの観光政策において、回遊性の向上は「いかに観光客を動かし、いかにお金を使わせるか」という、外発的・商業的な効率性に軸足が置かれてきた。しかし、関門地域のように生活圏と観光資源が重層的に重なり合う地域において、このロジックを押し通すことは、短期的には経済効果をもたらしても、長期的に地域社会の誇りと基盤を崩壊させる危険性が高い。我々に求められているのは、経済的効率性を至上命題とする「商業的ロジック」から、地域社会の自律性と持続可能性を核とした「地域ガバナンス」への抜本的な転換である。このような商業的ロジックから地域ガバナンスへの転換は、外部の行政や開発者によって上から押し付けられるものでなく、住民が主体となって観光のあり方を定義・管理していくという「内発的ガバナンス」の確立を意味する（鶴見, 1989）。

ここでいうガバナンスの転換とは、具体的には観光エリアの拡大や動線整備の意思決定プロセスにおいて、住民の「生活の質（Quality of Life: QOL）」を最優先の評価指標に据えることを意味する。この点において、関門地域は示唆に富む条件を備えている。第 2.1 節で確認したように関門地域は、兩岸を結ぶ交通手段として関門連絡船・人道トンネル・路線バスが並存している。これらは、観光客の回遊という観点から有機的に統合されておらず、レンタサイクルの拠点整備も著しく遅れている。この課題を解決しようとする際、行政が陥りがちな失敗は、「観光客の利便性」を唯一の評価軸として整備計画を立案し、住民の日常動線への影響を事後的な調整事項として扱うことである。例えば、唐戸市場周辺から門司港方面への新たな自転車動線を整備する場合、観光客の回遊利便性の向上と同時に竹崎・新地地区住民の生活道路としての機能、高齢者の安全な歩行空間の確保、通学路としての静穏性という複数の評価軸を、計画の初期段階から並行して検討する必要がある。住民の QOL を制約条件として組み込んだ多軸評価の設計こそが、内発的ガバナンスの出発点となる。

川津（2015a）が提唱した回遊性モデルを、今後の実務に活かすのであれば、単なる「消費額の最大化」という単一の変数でなく、そこに住民の「受忍限度」や「生活満足度」という負の外部性を調整変数として組み込むべきである。観光客の流動性を高める施策が、住民の QOL を一定以上に低下させる場合には、たとえ経済的リターンが大きくとも、エリアの拡大にブレーキをかける、あるいは動線を分散させるといった制御が必要となる。

関門地域に即していえば、現時点における住民の「受忍限度」は、全域的なオーバーツーリズムとしてではなく、特定時期・特定場所への集中という形で既に部分的に顕在化している。「生き生き馬関街」開催日や年末年始の唐戸市場周辺における交通渋滞と歩行者の錯綜は、その典型である。この瞬間的過密は、現状において「一時的な不便」として住民に受容されている。ところが、エリア拡大によって年間の発生頻度と面的な広がりが増大すれば、Doxey モデルが示す「苛立ち」段階への移行を加速させる可能性が高い。したがって、関門地域においては、エリア拡大策を検討する際、少なくとも「特定時期の瞬間最大負荷」、「観光動線と生活動線の重複区間」、「住民の生活市場機能の残存度」という三指

標を事前に測定・公開する。これらが一定の閾値<sup>注3</sup>を超えた場合に動線の分散や時間帯制限を発動するという、段階的制御の仕組みを制度設計に組み込むことが求められる。

このような転換は、観光を「外から来る人へのサービス」として捉えるのではなく、「地域の価値を住民と共に守り、育むための共同事業」として再定義することを意味する。観光客の回遊が、住民にとって「一方的な侵害」ではなく、「地域の活性化やインフラ維持への貢献」として実感できるような仕組みづくりが、新たなガバナンスの基柱となるのである。ここでいう仕組みとは、例えば、観光収益の生活環境整備への還元や、住民優先の交通ルールの策定などである。

#### 4.2. 「一枚岩ではない地域」における摩擦のマネジメント

観光まちづくりの現場や行政の計画書では、しばしば「地域住民の総意」や「地域一丸となって」という言葉が理想的なスローガンとして多用される。しかし、社会学的なフィールドワークの視点に立てば、地域社会が「一枚岩」であるという前提は、実態を反映しない「共同体幻想」に近い。Jurowski (2011) が明らかにしたように、観光地における住民の態度は、それぞれの社会的属性や経済的利害関係、場所への関わり方によって、驚くほど多層的かつ劇的に分断されている。

例えば、唐戸市場で働く商人は、観光客の増加と回遊性の向上を直接的な利益として歓迎する。一方、その近隣に住む住民は、騒音や交通の混雑をただのコスト（被害）として捉える。また、共働き家庭にとっては、観光客による公共交通の混雑が日常生活上の支障につながる。このように、エリア拡大に伴う摩擦は、住民一人ひとりの「立ち位置」によって異なる形で立ち現れる。

持続可能な観光エリア拡大を実現するための鍵は、「全員の賛成」という不可能な目標を掲げるのではなく、地域内部に存在する多様な利害対立を前提とした「摩擦のマネジメント」を導入することにある。具体的には、計画の初期段階から「どのような摩擦が、具体的に誰との間に生じるか」という負の情報をあえて隠さず、徹底的に可視化し、対話のテーブルに乗せる「合意形成」の場が必要である。

この合意形成の場とは、例えば DMO（観光地域づくり法人）や市民協議会が事務局機能を担い、観光事業者・住民代表・行政・有識者が定期的に参加するマルチステークホルダー・フォーラムとして設定される方法が考えられる。ただし、この設定を関門地域に即して具体化する際には、他の地域に見られない構造的制約を正面から組み込む必要がある。

この合意形成の場を関門地域に設計する際、他の観光地と決定的に異なる条件として考慮しなければならない。それこそが、「県境による行政的分断」という構造的制約である。下関市（山口県）と北九州市（福岡県）は、観光振興予算の規模・所管部署・プロモーション戦略のいずれもが別々の都道府県の行政体系に属している。そのような両市が「関門海峡観光圏」として一体的な意思決定を行う制度的基盤は、現状において極めて脆弱である。1987年設置の「関門地域行政連絡会議」という協議枠組みは存在するものの、これは法的拘束力を持つ意思決定機関でなく、あくまで情報共有と調整の場に留まる。

この構造的制約を踏まえれば、関門地域における合意形成の場は、少なくとも二層の意

---

注3 ここでいう閾値については、今後の研究によって明らかにする。ここでは、問題提起のみとする。

思決定単位として設計される必要がある。第一層は、唐戸エリア・唐戸商店街周辺・門司港エリアといった各「生活圏単位」での住民参加型協議体である。ここでは観光事業者・地元自治会・商店会・福祉関係者といった利害関係者が、エリア固有の摩擦（例：唐戸市場の観光市場化による生活市場機能の喪失、門司港レトロ周辺の駐車問題など）を俎上に載せる。第二層は、両市・両県の行政担当部署・観光DMO・地域代表者が参加する「関門海峡広域観光調整会議（仮称）」であり、インフラ整備・二次交通・情報発信といった圏域横断的な課題を扱う。この二層構造において重要なのは、第一層の協議結果が第二層の意思決定に制度的に反映される「上向きの回路」を明示的に設計することである。さもなければ、広域の政策論議が現場の生活実感と乖離したまま進行するという、現状の繰り返しに陥ってしまう。

また、合意形成のプロセスにおいては、「全会一致」を到達目標とするのではなく、反対意見や懸念事項を透明に記録・公開したうえで「条件付き合意」として文書化し、定期的に見直す仕組みを制度設計に組み込むことが現実的である。特に関門地域の場合、「行政の境界」が「生活圏の境界」と一致しない。そのため、住民の実感に基づく生活圏単位での協議が、行政区分を超えた政策調整よりも先に立ち上がる可能性がある。この「下からの合意形成」を制度的に正統化する仕組みの設計が、次稿の実証研究における最重要課題の一つである。

後藤（2021, p.49）が提唱しているように、観光客を単なる「消費する他者」として外部に置くのではなく、地域の歴史やルールを共有し、尊重する「関係人口（一時的な住民）」として定義し直すことも有効な手段である。訪問者に対して地域のルール（静穏の維持やマナーの遵守）を明確に提示し、住民と訪問者の間に「互恵的な敬意」を醸成するための規範を策定する必要がある。

このルールの実効性については、近年全国の観光地で守られないことが問題となっている。このことからわかるように、規範の提示のみでは不十分である。その実効性を担保するためには、少なくとも次の3つのアプローチが必要と考えられる。第一に、罰則規定を伴う条例化（例：鎌倉市の観光地マナー条例的アプローチ）などの制度的強制力。第二に、観光事業者・ガイド・宿泊施設が来訪者へのルール説明を担う「柔軟な執行」の仕組み化。第三に、SNSを介した地域の「文化的規範の見える化」によって訪問者自身の自律的行動を促す情報設計である。これら三層の仕組みを組み合わせることで、罰則への依存を最小化しながら実効性を高めることが期待される。

このプロセスこそが、エリア拡大に伴う不可避な摩擦を「不快な衝突」から「建設的な調整」へと変え、住民の不満を納得感、さらには主体的なまちづくりへの参加へと導くのである。

#### 4.3. 関門地域への示唆：文化的真正性の維持

関門地域が有する最大の競争力は、単なる古い建物の保存状態ではない。海峡と共に生きてきた人々の「多層的な生活の歴史」が今なお息づいているという点にある。門司港のレトロな洋風建築、下関の活気ある魚市場、それらを繋ぐ潮風の吹く坂道や路地裏には、明治、大正、昭和の記憶と、現代の日常がシームレスに混在している。これらのエリアを拡大・連結し、回遊性を高めようとする際、行政や開発者が最も注意深く避けるべきは、

観光客のステレオタイプな期待に応えようとするあまりの「テーマパーク化」である。

特定の歴史だけを強調し、住民の生活感を排除した「小綺麗な観光地」を演出することは、短期的には集客力を高めるかもしれない。しかし、観光学において MacCannell (1973) が論じたように、現代の観光客が切実に求めているのは、演出された舞台裏にある「真正性」である。住民がその地で誇りを持って生活し、文化を継承している「ありのままの姿」こそが、ニューツーリズムにおける最大の観光資源であり、魅力の源泉なのである。

生活文化を切り売りし、地域の歴史を観光客に分かりやすい物語へと矮小化するような過度な整備は、住民から「自分たちのまち」という実感を奪い、長期的にその場所が持つ唯一無二の磁力を自ら破壊することに他ならない。金崎 (2019, p.53) は、「地域住民が大切にしてきた価値観を守りながら観光に関わることが、結果として観光客の体験の質を高め、地域経済に寄与する」と主張している。

関門地域におけるエリア拡大の最適解とは、観光客のために新しい「道」を切り開くことでなく、住民が大切にしてきた「地域文化」の尊厳を守りつつ、その隙間に観光客が謙虚に参加させてもらうような「控えめな回遊」の設計にある。例えば、海峡の向こう側に見える景色や、市場の喧騒、路地裏の静けさなど、それら住民の「日常」を壊してはならない。むしろ、観光客の流入を地域の文化継承やインフラ維持の原動力へと変換する「互恵的な関係性」の構築こそが、関門地域の未来を切り拓くことになる。

## 5. おわりに

本稿では、観光エリアの拡大と「回遊性」向上が地域社会にもたらす構造的課題を関門地域（山口県下関市・福岡県北九州市）に参照基準として置いた。そのうえで、既往研究の横断的整理を通じて理論的に考察した。本稿が提示した理論的貢献は、以下の3点に整理される。

第一の貢献は、「生活・共生型回遊性モデル」という概念的枠組みの提示である。「回遊性」概念は、その起源を商業研究に持ち、「消費増大」との正の相関を前提とした「消費促進型モデル」として観光政策に転用されてきた。本稿は、この系譜を批判的に検討し、観光地が「閉じられた商業施設」ではなく住民の生活が継続する「開かれた生活圏」であるという根本的差異を析出した。そのうえで、住民の生活満足度と「受忍限度」を制約条件として回遊性の施策評価に明示的に組み込む「生活・共生型回遊性モデル」への転換を提唱した。これは、従来の観光政策評価が「観光客の満足度」と「消費額」という二変数に偏重してきたことへの概念的対抗軸であり、本稿の主たる学術的新規性をなすものである。

第二の貢献は、「摩擦前提の合意形成プロセス」の設計原理の提示である。社会交換理論および Doxey のイリデックス・モデルの検討から、住民の観光受容態度は利害関係・場所への関与・時間的蓄積によって多層的に分断されることが確認された。したがって「地域の総意」という均質な主体を前提とした合意形成モデルは実態から乖離している。本稿は、地域内部の利害対立を「解消すべき障害」としてではなく「合意形成の出発資源」として積極的に可視化し、「条件付き合意」と「段階的再協議」を制度設計に組み込む「摩擦前提の合意形成プロセス」を提唱した。さらに関門地域の行政的分断という固有条件から、生活圏単位の第一層協議体と広域調整の第二層会議からなる二層構造の設計が有効であるこ

とを論じた。

第三の貢献は、関門地域固有の「予防的介入」論の提示である。Doxey モデルへの照合から、関門地域は現在「陶醉」と「無関心」の境界段階にあり、慢性的な住民被害が本格化する以前の段階にある。この時期における合意形成型ガバナンスの制度設計は、危機対応的な処方箋ではなく、観光エリア拡大の帰結を事前に制御する「予防的・設計的介入」として固有の意義を持つ。関門地域が抱える「生活空間の空洞化」という現象は、観光客が過剰流入するオーバーツーリズムと反対に、観光集積が特定拠点に固定化され周囲生活圏への波及が断ち切られることで住民の生活空間が縮小していくという、逆方向の問題である。しかし、その根本原因が商業的回遊性モデルへの偏重にある点で共通しており、本稿の理論的枠組みはこの問題の診断にも有効である。

今後の課題として、本稿で構築した理論的枠組みの実証的検証が不可欠である。次稿においては、関門地域における歩行者流動データの計測・SNSを活用したデジタル回遊行動の分析・住民意識調査の実施を組み合わせた実証研究を展開し、「生活・共生型回遊性モデル」の各変数を操作するとともに、「摩擦前提の合意形成プロセス」の有効性を検証する。本稿の理論的枠組みが、関門地域の持続可能な観光まちづくりの実践に資するとともに、同様の構造的課題を抱える地方観光地への適用可能性を持つモデルとして精緻化されることが、今後の研究上の目標である。

#### 引用・参考文献

- Ap, J. (1992) "Residents' perceptions on tourism impacts", *Annals of Tourism Research*, 19(4), pp.665-690
- Amir F. A., Hafizan M. N. N., Anuar M. A. N., Asyraff A. M. (2022) "The Influence of Instagram Travel Content on Intention to Visit Tourist Destinations", *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences* Vol.12 No.11, pp.730-747
- Caron A. D. & Koster R. (2015) "Theoretical Perspective on Rural Tourism Development", in Kelly S. Bricker & Holly Donohoe eds., "*Demystifying Theories in Tourism Research*", CAB International, pp.46-63
- Doxey, G. V. (1975) "A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences", *The Impact of Tourism*, pp.195-198
- Liu J., Wang C., Zhang C. (2024) "Exploring social media affordances in tourist destination image formation: A study on China's rural tourism destination", *Tourism Management* Vol.101, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2023.104843> (最終閲覧日：2025年1月5日)
- Jurowski C. (2011) "Tourism Development and Destination Community Residents", in Y. Wang & A. Pizam eds., "*Destination Marketing and Management: Theories and Applications*", CAB International, pp.284-299
- MacCannell, D. (1973) "Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings" *American Journal of Sociology*, Vol.79 No.3, pp.589-603
- Wengel Y., Ma L., Ma Y., Apollo M., Maciuk K., Ashton S. A. (2022) "The TikTok effect on destination development: Famous overnight, now what?", *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*

Vol.37, <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100458> (最終閲覧日：2025年1月5日)

- 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 (2016)「明日の日本を支える観光ビジョン ―世界が訪れたい日本へ―」、観光庁
- 石井亮・鈴木孝男・松村健太郎・瀬戸寿一・柴崎亮介 (2020)「観光地における回遊行動と ICT 活用に関する研究：GPS データを用いた回遊性の定量化」、『日本観光研究学会発表論文集』第 35 回、pp.121-124
- 梅川智也 (2016)「『まち・ひと・しごと』の創生と観光 ―『地方創生』のジレンマと本特集の構成―」、『観光文化』 230 号、公益財団法人 日本交通公社、pp.2-6
- 大社充 (2008)「体験交流型ツーリズムの手法 ―地域資源を生かす着地型観光―」、学芸出版社
- 竹内裕二 (2024)「関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察」、『関門地域研究』 Vol.31、関門地域共同研究会、pp.1-17
- 川崎健 (1955)「伊豆、小笠原および東北海区におけるカツオの移動および成長について」、『東北海区水産研究所研究報告』(4)、東北海区水産研究所、pp.101-119
- 金崎賢希 (2019)「地方創生と観光 ―観光を活用した持続的なまちづくり―」、『産研論集』第 46 号、関西学院大学、pp.51-57
- 川津昌作 (2015a)「都市の回遊性と消費者行動に関する考察」、『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第 51 巻 第 3 号、名古屋学院大学、pp.177-192
- 川津昌作 (2015b)「都市の回遊性の概念化に関する考察」、『日本不動産学会誌』第 29 巻 第 1 号、日本不動産学会、pp.95-104
- 観光庁 (2018)「平成 30 年度版 観光白書」、国土交通省
- 後藤健太郎 (2021)「地域におけるまちづくりと観光の関係に関する研究 ―近江八幡における川端五兵衛氏の観光に関する言説を通じて―」、『観光研究』Vol.33 No.1、日本観光学会、pp.49-62
- 須賀忠芳 (2017)「文化資源を活用した観光施策展開の意義とその課題 ―京都府舞鶴市を事例に―」、『日本国際観光学会論文集』第 24 号、日本国際観光学会、pp.43-53
- 鈴木優伽・伏見卓恭・斉藤和巳・風間一羊 (2015)「回遊行動モデルに基づく重要観光スポット抽出法」、『情報社会学会第 77 回全国大会講演論文集』2015(1)、情報処理学会、pp.259-260
- 崔載弦 (2023)「観光の構造的問題とオーバーツーリズムの概念に関する研究」、『日本国際観光学会論文集』 第 30 号、日本国際観光学会、pp.103-110
- 鶴見和子 (1989)「内発的発展論の系譜」、鶴見和子・川田侃 (編)『内発的発展論』、東京大学出版会、pp.3-41
- 橋本和也 (2018)『地域文化観光論 ―新たな観光学への展望―』、ナカニシヤ出版
- 文化庁 (2015)「『日本遺産 (Japan Heritage)』について」、[https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon\\_isan/](https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon_isan/) (最終閲覧日：2026年4月7日)
- 文化庁 文化財部 伝統文化課 (2016)「文化財活用・理解促進戦略プログラム 2020 の策定について」、報道発表 平成 28 年 4 月 26 日、文化庁
- 望月徹 (2020)「『着地型観光』における地域主体性に関する一考察について」、『日本国際観光学会論文集』第 27 号、日本国際観光学会、pp.133-142