

離島観光振興のための一考察

—愛知県日間賀島を事例に—

A consideration for remote island tourism promotion

—A case of Himakajima in Aichi prefecture—

林 春 伽

Haruka HAYASHI

(日本女子大学大学院人間社会研究科 相関文化論専攻博士課程後期1年)

要 約

本研究の調査地は愛知県の日間賀島である。主産業は漁業と観光業である。名古屋市から1時間圏内で、1年を通して観光客が訪れる。本稿は、交通インフラとして名古屋鉄道、生活インフラとして愛知用水、島内の観光業の3点に注目し、日間賀島が観光地化した背景を整理した。その結果、日間賀島観光の興隆の背景には、まず島民にとっての交通及び生活インフラの整備があり、それが後の観光インフラ整備の基盤となったことがわかった。さらに日間賀島の場合、名古屋鉄道という大企業からの影響が大きい。今後はそれらを島民の立場から考察し、持続可能な観光事業を模索する必要がある。また、観光研究では女性の労働力のもつ意味が見落とされがちである。そのため、女性たちがどのように観光業に従事し、離島観光の担い手として活動しているかを研究する必要があると考える。

[Abstract]

The research field of this study is Himakajima Island in Aichi prefecture, Japan. The main industries in this island are fishing and tourism. It takes within one hour from Nagoya city to Himakajima island by public transportation and many tourists visit throughout the year. In this paper, I focused on three points, that is, Nagoya Railway as transport infrastructure, Aichi irrigation canal as life infrastructure, and tourism within this island, and I organized historical and tourism-oriented background of this island. As a result, I recognized that public transportation and life infrastructure for the islanders are necessary beforehand for remote island tourism rather than tourism infrastructure development. In addition, in case of Himakajima island, the big company named Nagoya Railroad give strong influences to this island. From now on, these problems should be considered through a position of Himakajima islanders, and it is necessary to explore sustainable tourism projects in this island. And women's labor force is indispensable in the tourism industry. But it tends to be overlooked in conventional tourism research in Japan, so I think that it is necessary to study how women engage in tourism industry and work as a leading carrier of remote island tourism.

1 はじめに

1-1 調査地：愛知県日間賀島の基礎情報

本研究の調査地である日間賀島は愛知県知多郡南知多町に属し、知多半島及び渥美半島に囲まれた三河湾の湾口部寄りに位置している。篠島、佐久島と共に愛知三島と呼ばれ、1957年に離島振興対策実施地域に指定された。日間賀島は知多半島最先端の師崎からそれぞれ1.8キロメートルの距離にある。愛知三島は近接しており、日間賀島から南に2キロメートルに篠島、北東3キロメートルに佐久島が位置している。日間賀島の面積は0.77平方キロメートルで、最高標高地点は30.2メートルである〔愛知県 2018:1-2〕。ここで日間賀島観光協会のホームページ上で紹介されている日間賀島へのアクセス方法を整理してみたい。日間賀島へ行くための高速船は河和港、師崎港、伊良湖港から出ている。師崎港出発の高速船のみがカーフェリーである。河和港を使用する場合、名鉄名古屋駅から河和線で河和駅まで45分、河和駅から河和港まで徒歩5分である。ただし、河和駅で河和港までの無料シャトルバスがあり、河和駅に電車が到着して5分ほどでバスが発車する時刻表が組まれている。そのためバスの混雑にもよるが、基本的には河和駅から港までバスで行くことができる。その後高速船を使い河和港から20分ほどで日間賀島に到着する。無料シャトルバスと高速船の出発時間が名鉄河和線の発着時と連動しているため、名鉄名古屋駅からきた観光客は各所で乗り換えのための待ち時間を過ごすことなく日間賀島へ行くことができる。師崎港を使用する場合は名鉄名古屋駅から河和駅、または名鉄名古屋駅から52分かけて内海駅まで行き、そこからバスで30分程度で師崎港である。しかし、前述したとおり、師崎港はカーフェリー発着場であるため、公共交通機関を利用する観光客の利用者は少ないと予想できる。師崎港から日間賀島まではカーフェリーで10分程度である。最後に、伊良湖港を使用する場合である。伊良湖港行くためには名鉄名古屋駅から1時間ほどかけ豊橋駅へ行き、豊鉄バスで90分かけて伊良湖港へ行き、伊良湖港から高速船で30分かけて日間賀島へ行く。そもそも伊良湖港は愛知県渥美半島であるため、知多半島にある河和港、師崎港を使用する場合は様相が異なる。渥美半島方面からの日間賀島観光客は伊良湖港を利用するだろうが、観光客が名鉄名古屋を利用できる場合はわざわざ伊良湖港は使用しないと考えられる。そのため、日間賀島観光協会のホームページにあるアクセス方法では、名古屋市から日間賀島へ行く際、おそらく河和駅を使用する観光客が多いであろう。

日間賀島は主に漁業と観光業の島であり、タコ、フグが特産品であるため、競争力の高い観光資源として利用されている。また、日間賀島は、多数の化石や、縄文・弥生時代の遺跡、6から7世紀頃の古墳群が存在するなど、古い歴史を持つ島である〔愛知県振興部地域政策課 2018:16〕。

日本における多くの離島が過疎化・高齢化の問題に直面しており、有人島が無人島になることも少なくないが、愛知3島のうち日間賀島及び篠島は「内海・本土近接型離島」¹の「高人口密度離島」であり〔山下・鄭 2016:47〕、それぞれ全国の離島の中で人口密度は第1位、2位で、その数値は両島が所属する愛知県の平均値を上回る〔同上〕。この要因として「①競争力の高い産業の存在 ②本土、とりわけ大都市への至近性、③島内に高い山が存在しないなだらかな地形、④

¹ 日本における離島の性格を分類するため国土交通省が定める5つの類型の内の1つ。

波が穏やかな海に囲まれた内海性」が挙げられる [同上 :49]。

1-2 本稿の目的と調査地設定理由

本稿は、調査地である日間賀島のインフラ整備の歴史をたどりながら、日間賀島が観光地化する背景が如何にして整ったのかをまとめ、離島が観光地として適合するにはその島に関する公共交通及び生活インフラ整備が大前提であることを確認する。また、最後に日間賀島の現状として観光の離島として観光業を進めており、そのような現状を鑑み観光と女性の関係を記述したい。

本稿を進める上で、はじめに女性の労働の問題として触れておきたいのが、蓄積された民俗学の漁村研究として、基本的に漁村では月経や出産を理由とした女性に対する穢れ意識も強く、性的分業が基礎概念としてある点だ²。そのような歴史的、文化的背景により、主要都市を中心としたジェンダー学的的分業の概念とは異なる視点を持って地方研究、特に地理学的に特徴のある調査地の女性の労働は調査すべきではないかと考えている。ただし、筆者自身は本稿をジェンダー研究、女性史研究ではなく島の発展の歴史をまとめ、第3章では島の発展史内の女性の姿をとらえるための情報整理という研究の予備的段階として位置付けたい。したがって本稿は調査地の社会的背景を理解し、離島観光振興に対する一考察を加えることを目的とし、本稿に対しジェンダー的視点を研究の視座として導入するか否かの前段階とする。

次に、研究地設定の背景を以下に述べたい。日間賀島は近代化の過程において観光が盛んになったが、日間賀島は観光化が進んだ島としての研究がなされていない。現在の離島観光の調査地は長崎や沖縄に偏る傾向にある。そのため、中部圏という日本列島の中心地に属する離島を調査地にすることは意義があると考ええる。また、日間賀島には女性民俗学者として女性の生活に着目し多数の研究を残す瀬川清子(1895-1984)が記した戦前の島内生活の調査資料『日間賀島民俗誌』(1938)があり、島の変化が追うことができる。民俗誌には島の女性に対する詳細な記述があり、戦前の離島の生活を窺い知ることができる。以上より、日間賀島を調査地とすることにより民俗学的調査と観光的調査の接点を生み出し、両研究の発展に繋がると予想する。さらに、中部圏という日本列島の中心に位置する土地柄と、女性民俗学研究の先駆けである瀬川清子が記録した1938年時の島内の記録が残存している点を考慮すると日間賀島を研究調査地とすることに意義はあると考える。

2 日間賀島の交通インフラ—名古屋鉄道—

観光地において優れた交通網は欠かせず、アクセスの良し悪しが観光業に影響を及ぼす。特に離島観光においてそれは顕著である。本章では日間賀島の主要交通網である名古屋鉄道と日間賀島の関係性を整理し、名古屋鉄道が日間賀島の観光業に及ぼす影響を述べる。

² [新谷尚紀 1999:565-566], [小川徹太郎 1999:506-507] を参照。

2-1 知多鉄道線開通時の状況

1935年知多鉄道線³全線開通により、知多半島東岸の各地区における名古屋方面への移動の利便性が大幅に向上したほか、南知多地区における観光開発が進展することとなった〔名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会 1961:303〕。特に河和周辺をはじめとして各地に点在する海水浴場は、名古屋地区からの手軽なレジャースポットとして注目され、夏季の海水浴客輸送需要が年々増大した〔同上〕。また愛知商船（現・名鉄海上観光船）と連携して河和港を拠点とした日間賀島・篠島および伊勢志摩方面への観光ルートを確立することとなる〔同上〕。また、知多半島最南端の南知多町は交通が不便であり、従来バス交通が市民にとって重要であったが、道路の整備や知多新線の開通などで陸上交通は大きな変貌を遂げた。バス路線しかなかった南知多町に名古屋鉄道知多新線が開通したのは1980年6月5日であった〔野口正義 1991:668〕。

このように比較的早い段階で河和港付近の河和駅まで鉄道網が発展しており、さらに名鉄海上観光船と連携をとることで、効率良く観光客を日間賀島に送迎することが可能となった。

2-2 名古屋鉄道と日間賀島観光

名古屋鉄道株式会社は博物館明治村、日本モンキーパーク、野外博物館リトルワールド、南知多ビーチランドを傘下にもつ大企業である。本節では日間賀島の観光に如何に名古屋鉄道が力を入れているかを整理する。

名鉄海上観光船

河和港及び師崎港から愛知3島を結ぶ名鉄海上観光船は愛知の離島観光には欠かせない交通網である。河和港から出航する高速船は名古屋鉄道河和線河和駅からの乗り換えを考慮した時刻表となっており、愛知県主要駅である名鉄名古屋駅及び名鉄金山駅からの観光客を待たせることなく日間賀島に送迎することが出来る。河和駅から河和港までは徒歩5分程度だが、名鉄海上観光船より無料送迎バスも設けられている。河和港からの海上観光船は人のみの輸送だが、師崎港から出航するカーフェリーを利用すると自動車とともに島に上陸することができる。

「でんしゃ旅」の販売

中部発の国内観光を提案する名鉄観光サービス株式会社（以下、「名鉄観光」と表記）は、名古屋鉄道グループを構成する一企業である。名鉄観光では「昼食プラン1DAYフリーきっぷ付」「宿泊プラン2DAYフリーきっぷ付」をホームページ上で販売している。これらは、名古屋鉄道線のフリー切符と名鉄海上観光船の交通費、そして昼食代または宿泊代を合わせたパッケージ商品である。また、名古屋鉄道の車両内には至る所に日間賀島観光の「でんしゃ旅」の広告が掲載されており、日間賀島観光の主要駅の名鉄名古屋駅、名鉄金山駅でも広告に力をいれている。

³ 現・名鉄河和線。1948年に改称。1935年8月に知多鉄道の親会社である愛知電気鉄道（愛電）が名岐鉄道と対等合併し、現・名古屋鉄道（名鉄）が成立〔名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会 1961:201-202〕。その後、知多鉄道は1943年2月1日付で名鉄へ吸収合併〔青木 1986:81〕。



写真1：「でんしゃ旅」の広告
(2018年6月3日名鉄金山駅にて筆者撮影。)

イルカとの関わりー日間賀島ドルフィンビーチ・人とイルカのふれあい事業ー

日間賀島では毎年、「イルカタッチ」「イルカウォッチング」「ふれあいビーチ体験」というイルカを観光資源としたイベントを開催している。このイルカは名古屋鉄道が運営する南知多ビーチランドで飼育されている。ここでも日間賀島の観光業と名古屋鉄道との深い関わりが知れよう。

また、愛知県主導のもと、人とイルカのふれあい事業を実施した。これはイルカとの触れ合いを通して自閉症児らの生活支援を目指すもので、2006年度より実施されており、2007年度には一般向けのメンタルヘルス（心の健康）増進プログラムも実施された〔愛知県振興部地域政策課2018:9〕。専門家の間では、日間賀島の自然の中で集中的にこのプログラムに取り組むことで、効果の向上や受入者数の増加が期待されている〔同上〕。

以上、日間賀島と名古屋鉄道の関係性を整理した。その結果、戦前より、日間賀島を含む愛知3島への公共交通機関による上陸手段は現在の名鉄観光海上船のみであり、1953年に離島振興法が制定された後の離島ブーム時にも名古屋鉄道は観光客の多くに利用されてきた。現在でも日間賀島の観光には名古屋鉄道の力は不可欠であり、パッケージングされた「でんしゃ旅」や「ドルフィンビーチ」などに反映されている。しかし、名古屋鉄道と名鉄観光は、あくまで1人でも多くの観光客が電車に乗って観光地を訪れ〔河尻道 2013:27〕、グループ企業の売上増につなげることを考えており、日間賀島の観光振興そのものが中心ではない。名古屋鉄道を利用した日間賀島への観光客が増加すれば、双方ともが経済的に潤うが、観光客をもてなす側である日間賀島の観光事業者に対する負担は増大する。対応可能である分には良いが、キャパシティーオーバーになった際、本土から海で隔絶された離島の観光は立ち行かなくなるであろう。

したがって、今後は観光客を基本的にもてなす側である日間賀島の観光事業者側に焦点を当て、交通網の発展と大企業の影響を受けた離島観光の実態を探るとともに、島民が無理なく持続可能である離島観光の在り方を考えることが必要であろう。

3 日間賀島の生活インフラー愛知用水の整備ー

日本屈指の清流木曾川の水を愛知用水として知多半島へ運ぶ水道事業により、1962年度から本格的に日間賀島へ愛知用水の水が送水されるようになった。本章では本用水普及時の状況と現

在の生活環境としての水道、生活排水・し尿処理の現状を整理する。

3-1 愛知用水普及時の南知多の状況と普及事業について

愛知県知多半島南部における地域の都市用水は、愛知用水が引かれるまでは71パーセントが家庭用井戸に依存しており、知多半島の上水道水普及率は1955年で約25パーセントであった[竹内節子 1991:696]。さらに、師崎水道を隔てた日間賀島では水質不良のうえ、井戸から各家庭へ水を運ぶ搬水距離も平均1キロメートルにも及び大変な作業であった。また雨水を貯蓄して飲料水の補充をしていたため、島民の中には慢性的なトラコーマ⁴患者が非常に多く、1959年には21人の赤痢患者が発生した。農業用の水だけではなく、人々の生活においても水確保は大きな問題であった同上]。

飲料水を雨水に依存していた日間賀島では、1957年12月に「離島振興法」の適用に基づき、簡易水道事業地域としての指定を受け、水源を愛知用水に求め、水源供給を県に要望した。愛知県営上水道事業の完成に伴い、愛知用水の水は師崎地点より分水を受け、2400メートルもの長大な海底ケーブルと、管で日間賀島に送水され、配水施設を通じて一般家庭へ供給されるようになった。こうして1962年度から本格的な送水が日間賀島へ行われるようになった。しかし、生活様式の近代化と当時の離島ブーム・観光ブームにより、3島を訪れる観光客が増大した。また、ノリ養殖事業の導入など、産業活動の活発化により水の需要が高まり、日間賀島、篠島、佐久島の3島とも、年間を通じて断水の日が多くなった。そこで、対策として離島簡易水道を統合し、1972年8月南知多町と一色町（現西尾町）により「愛知三島水道企業団」を設立して事に当てることにした。水の広域的利用及び総合的運営管理の整備拡充計画のもとに、1972、1973年度で海底送水管・島内送水管などの設備工事が行われた。これらの工事により、産業経済の発展のみならず、公衆衛生の向上と生活環境の改善にも大きく役立った [同上:697-698]。

3-2 現在の水道環境

送水管施設はその後、老朽化に伴う漏水等により送水量が低下したことから、1997年度から4年間で、師崎～篠島間の送水管の布設替等を行った。2010年度に師崎～日間賀島間の送水管(1本)の布設替を行い、現在は、師崎～日間賀島間に2本(口径150ミリメートル)、師崎～篠島間に1本(口径200ミリメートル)、日間賀島経由で佐久島へ1本(口径150ミリメートル)が布設され、平成29年時点で水道普及率は100パーセントであり、安定した給水が行われている [愛知県 2018:18]。また、愛知三島水道企業団による三島の水道事業は、2001年度に南知多町水道事業へ統合され、2008年度には町給水区域内の水道料金が統一された。 [同上]

生活排水の海域への流出対策として、日間賀島では1996年度に漁業集落環境整備事業(下水道)に着手し、2003年度より日間賀島浄化センターを供用開始した。し尿処理については、単独処理浄化槽が普及しており、2017年4月1日時点の水洗化率は日間賀島では99パーセントである。浄化槽汚泥等については、三島とも本土の施設で処理している [同上]。

⁴ 結膜炎、角膜潰瘍、角膜混濁に至ることが多い伝染性疾患。先進国ではその発生頻度は著しく減少しているが、発展途上国では依然として失明原因の上位を占める [大橋 1987:1034]。

愛知県庁が発表している『愛知県離島振興計画（平成 25 年度～平成 34 年度）』では「4. 生活環境の整備」の項で「上下水道については、2001 年から南知多町水道事業が海底送水管により一元的に給水を行っている。生活飲料水の確保は、島民の生活や産業にとって不可欠であることから、送水ポンプや送水管等の配水施設の適正な管理・更新に努め、水道水の安定供給を図る」こと [愛知県 2013:19]、さらに「下水については、生活排水の海域への流水対策として、漁業集落排水処理施設の適正な維持管理を行うとともに、地域の実情に応じ、集合処理施設や合併処理浄化槽の設置促進に努める」とあり [愛知県 2013; 19]、上下水道環境の維持改善は依然県レベルでの目標となっている。

3-3 愛知用水普及の観光事業への影響と水質維持に対する活動

水道管確保による宿泊地の増加

1961 年の町村合併時には一軒もなかった民宿が、1972 年には 22 軒に増え、10 軒だった旅館も 15 軒となった [知多郡南知多町立日間賀島小学校 1972:22]。3-1 で見たように、1962 年度から本格的な送水が日間賀島へ行われるようになったため、この町村合併と島内への送水開始時期はほぼ一致する。観光地として日間賀島は注目を受けていたが、愛知用水が普及するまで島民の生活水にも事欠いていた。島民に対する生活インフラ整備をすることにより、観光事業に使う飲料水や生活水を確保することができたため、宿泊事業者が増加したと考えられる。また、現在日間賀島の「すず屋海遊亭」は全館磁気活性水を使用し、客室の水は安全に飲むことができる⁵。飲料水や生活水を観光客は気兼ねなく使用することができる。

日間賀島内の宿泊施設数は、旅館・ホテルは一定を保ち、民宿数は減少したことが確認できるが、民宿が撤退している近年の他の観光地の現状と離島という立地、比較的小さな島であることを考慮しても、民宿数はむしろ多いことがわかる。ここからも、日間賀島が如何に観光業に力を入れているかがわかる。

天然石鹸「わかしお」製品

日間賀島漁協女性部は、排水の浄化を行う排水事業が行政によって進められた状況を鑑み、日間賀島の海を守るために海浜清掃、廃油回収等を行った。また、グリーン購入支援として、家庭排水により海を汚さない活動を促進させることが重要であると考え、海水に悪影響とされる合成洗剤の使用をやめ、天然油脂から作られた天然石鹸「わかしお」製品の購入と使用促進活動を行ってきた [鈴木ふさ子 2005:85]。天然石鹸「わかしお」の販売促進運動は全国の漁協女性部で進められている運動である。日間賀島漁協女性部の主な活動は「わかしお」製品の PR や一斉配達であり、その結果、日間賀島の大きなホテルなども「わかしお」製品を使用するようになった [同上]。これらの活動により、日間賀島漁業での「わかしお」製品売上金額が、1995 年に年間 200 万円を越え、現在の平均売上額は 128 万円となった [同上:86]⁶。このように海の恵みを生活の糧にしてきた漁業者が自らの考えのもと、海の汚染を防ぐために生活内で持続可能な水質汚染防止

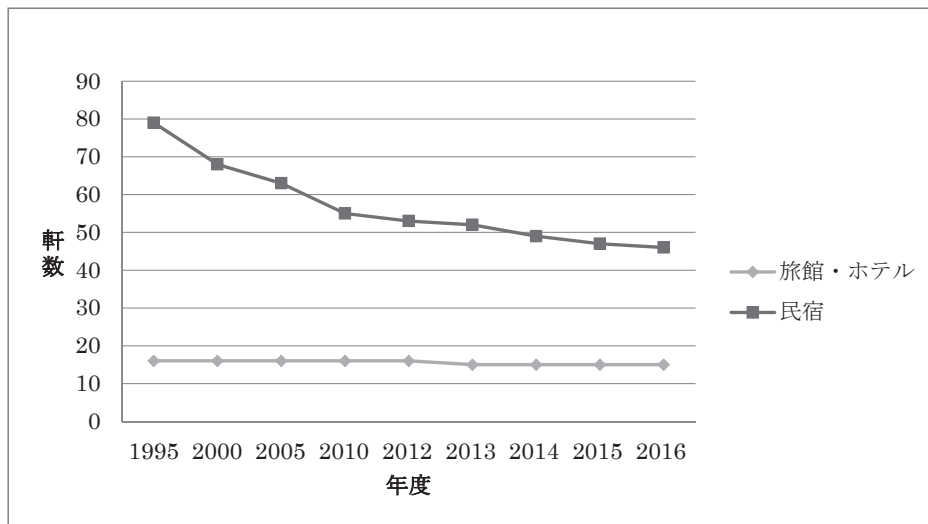
⁵ 筆者体験。2018 年 5 月 19 日～20 日宿泊。

⁶ 愛知県内では液体食器洗剤 600 ミリリットルを 330 円ほどで販売している。

<http://miyaf.sakura.ne.jp/hannbai%202.html> (2018 年 9 月 12 日時点)

表1：日間賀島の宿泊施設数

(平成30年3月発行『愛知の離島(資料編)』「9. 観光客数、宿泊収容能力の推移」p.36より筆者作成)



策を考え実行している。

以上のように、離島観光において水源確保と水質維持は島民の生活だけでなく、観光業にとっても重要であることがわかった。さらに、水質維持のために島民が自主的に活動を行う姿も確認できた。日間賀島では現在、ホテルや旅館、民宿の女将をはじめ、女性従業員主体での海の清掃活動を行うなど、女性達による環境維持活動も実施されている。長大な水道管を整備することは島民自身には不可能であるが、島民にとっての無理のない持続可能な水質維持の活動を島民自身が行っていることがわかった。

4 日間賀島と観光

日間賀島の主産業は漁業と観光業である。政令指定都市の愛知県名古屋市から1時間30分圏内で、観光にも優れた立地であるため、通年を通して観光客が訪れる。本章では日間賀島の観光事業の概要と観光業の主たる労働力である女性に着目して、日間賀島の観光事業と女性の関わりを整理したい。日間賀島はそもそも海水浴場として注目されていた。戦前から日間賀島を訪れ、当地の民俗文化を記録し、女性民俗学研究の先駆者である、瀬川清子(1895-1984)が著した「日間賀島民俗誌」の中で、1941年時点で師崎港付近の様子として「道路も栈橋も、海の水も、うすぎたない泥色だった。西洋料理店、カフェー、氷店などが、汚い海の岸にぎっしり並んでいて、そうした小家に出入りする男女の姿が疲れて汚れている」と記述している〔瀬川1974:8-9〕。戦前の師崎港付近が既に観光地化しており、日間賀島の海水浴場の有様もこれに近かったことだろう。

4-1 年間の日間賀島観光

以下には、現在の日間賀島における年間の観光事業を整理したい。日間賀島は年間を通して観

光客に対するイベントを開催している。2016年度の日間賀島への観光客は愛知三島の中で最も多く28万4千人であった〔愛知県振興部地域政策課 2018:12〕。

観光客は夏季に集中していることから、日間賀島、篠島では、島内環境整備や観光施設の充実を図るとともに、釣りや海水浴、海浜レジャー・スポーツ、体験漁業、夏場のコノシロ料理、冬場のフグ料理、知多四国八十八カ所霊場めぐりなどの恵まれた地域資源を活かし、通年型の観光地を目指した努力が続けられている〔同上:13-14〕。体験漁業については、日間賀島では観光協会、篠島では民宿組合のグループが中心となり、キス網漁や底引網漁など多様なプログラムを用意して集客に力をいれている〔同上:14〕。また、多くの旅館や民宿の料理人がフグの処理師免許を取得し、質の高いフグ料理を提供できることで、課題であった冬季の観光客誘致に成果を上げている〔同上〕。

日間賀島では、島の自然を満喫できる体験学習プログラムの実践により大きな成果を上げてきたが、社会環境の変化や近年の観光客の減少に対応するため、全国に通用する日間賀島のブランド化創業事業への取り組みを始めた〔同上:16〕。この取り組みは、島のあらゆる資源を観光資源にして「疲れる旅から元気になる旅」をテーマに滞在型観光地を創出し全国展開するもので、既存の漁業体験プログラムやキッズアドベンチャーに、新たに海のリラクゼーションプログラム、低カロリーでミネラル分豊富な健康料理、イルカの介在療法などを加え〔同上〕、団塊の世代だけでなく、小中学生をもつ家族や若年層など幅広い世代をターゲットに何泊もできる日間賀島を目指している。

4-2 観光業と女性

前節で述べた通り、日間賀島の観光は通年型となり、島民のほとんどが何らかの形で観光業に関係しているといえる。ここでは、観光業に必要な不可欠の女性の労働について整理し、日間賀島観光事業にどのような経緯で女性が携わるようになったかを整理したい。

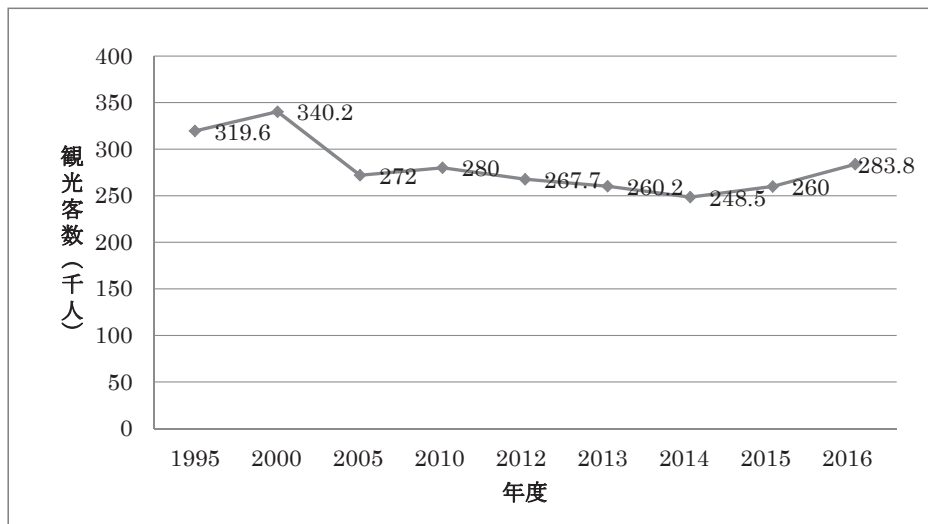
表2：日間賀島イベントスケジュール（通年予定）
（日間賀島観光協会 HP より引用 <http://www.himaka.net/event>）

予定月	行事等
1月	乗り初め・漁師の大漁祈願祭
2月	フグ祭り
3月	日間賀島 さわやかジョギング大会 開催
4月	体験学校開校・キッズアドベンチャー「日間賀島”海と空”の自然学校」
5月	潮干狩り イルカと一緒に冒険だ！ 期間限定ゴールデンウィーク 臨時駐車場 運行！！ サイクルパラダイス in 日間賀島 キッズアドベンチャー「日間賀島”海と空”の自然学校」
7月	ぎおん祭り（ほうろく流し、花火大会） キッズアドベンチャー、夏のイベント
8月	夏のイベント、たこ祭り、キッズアドベンチャー
10月	フグ漁解禁・フグ料理開始（翌3月まで）・てっさ盛付けコンテスト開催！

6月、9月、11月、12月はイベントスケジュール記載なし

表3：日間賀島の観光客数

(平成30年3月発行『愛知の離島(資料編)』「9. 観光客数、宿泊収容能力の推移」p.36より筆者作成)



戦前の日間賀島の女性の姿として、「日間賀島民俗誌」において瀬川は「昔の婦人は、こんな島の婦人でもなかなか多芸多能であった。この島は婦人のすべてが、少なくとも、漁業と農業と手芸の三芸に通じておったのである」と述べ〔瀬川1974:15〕、島の女性たちの勤労さを記録している。しかし、漁業は基本的に男性の仕事であり、土地の少ない島であるために、農業といっても自家消費用にとどまり、家計を支えるものではなかった。実際に「海に行けば右から左へと金が入るので、一畝ずつ振り上げて、三月半年かかる農業をする男がいない」との記述もある〔同上:10〕。そのため、日間賀島には1919年からしほり⁷が導入されていた。ちなみに1972年に発行した『日間賀島のすがた』では「安価で安定した労働力が求められるので、その対象に家事や少しの漁業労働、畑地耕作以外は、ほとんど仕事のない島の婦女子が選ばれたのは当然である」と記述がある〔知多郡南知多町立日間賀島小学校1972:20〕。1972年の離島に現代のようなジェンダー意識が存在しているかは疑問であるが、男性は漁業に従事するという就労形態が確立された島内で、1972年の段階では女性の労働力は安価であるとされていたことがわかる。冬期にはほとんど漁がなかった漁民は、1940年頃までは網直しをしたり、なかには出稼ぎに出る者もあり、妻のしほりによる収入で生計をたてる家が少なくなかった〔同上:17〕。このような生活を改善するため海苔の養殖が始められた。しかし、このしほり業も工場労働化したことで、島内の女性の手から離れることとなる。現在の日間賀島でしほり業は行われていないが、日間賀島資料館にしほりに使用した器具は保管されている。

商業面から言えば、漁業の副業として経営される商店の数が多かったことが記録にある。やはり、不安定な漁業収入だけでは生活に困るので、主婦に手軽にできる内職として小規模な商売は適当であった〔同上:22〕。このように、ただでさえ不安定な漁業により支えられる生活の中で、

⁷ 有松絞り。現在の愛知県名古屋市緑区の一部(旧愛知県知多郡)で中心に生産される絞り染めの名称で国の伝統工芸品にも指定されている。日間賀島の女性は生産工程内の絞り括りを行っていた。非常に手間のかかる作業であるため、かつては周辺地域に住む女性たちの労働となっていた。

島の勤労な女性たちが満足に働くところが無いのが現実であった。

以上のような島の歴史的背景を経て、日間賀島では観光業に本格的に着手する。島の観光化には歴代の漁業組合長も観光業者に協力的で、「観光で活性化すれば漁業は潤うし、主婦の働く場も確保できる」と一致協力して観光振興策を推進することになった [青山征人 2004:90]。上記の発言から、少なくとも島の女性が満足に労働に勤しめる場がそもそも枯渇していた島内の現状が垣間見えよう。その後漁協は日間賀東・西港に観光客船棧橋や待合所を整備し、完成後は島内を一周できる外周道路、さらには海水浴場の整備など、観光客を迎えるために積極的にインフラ整備を行った [同上]。

また、2002年に国土交通省の「観光カリスマ百選」選定委員会により選ばれた全国74人の観光カリスマの1人に、日間賀島観光ホテルの中山勝比古代表取締役社長が入っている。中山氏は当時インタビューで「日間賀島の場合、漁協と観光が一体となった取り組みが効果を挙げ、今では住民、子供から老人まで観光客をもてなす空気が醸成されてきたと思う」と述べている [同上:95]。島では2000人程度の人口の中で老若男女問わず観光に対し尽力する気風が高まったことがわかる。

今や日間賀島にとって観光業は重要な産業である。年間を通してイベントが開催され、名古屋鉄道の観光パックは年中販売されている。そしてその観光業を支えるのは島の女性達であり、民宿や旅館、お土産屋、飲食店で働き、観光業に従事している。民宿では「女将の日記」など宣伝業も行う。南知多町教育委員会の話では「日間賀島は狭い土地にも関わらず2,000人程度で人口も安定しており、若い世帯も一定数確保できている。本来、西港、東港付近にしか民家は無かったが、島の中央部を切り開き、新しい住宅を建て、若い世帯が生活をしている」とのことであった⁸。実際、筆者が日間賀島を訪れた際には新しい住宅が島の中央に建てられていた。

筆者は島内の宿泊地の増加には水資源確保という生活インフラ普及に関連していること、1961年に島内では0軒であった民宿が、1962年の愛知用水送水を経て、1972年時点で22軒となったことを前章で記した。以下には、愛知用水と女性の労働の関係性について筆者の仮説を記してみたい。そもそも知多半島に豊かな水源がないため、用水路建設までは雨水や井戸水により水を確保し、それは主に女性の労働とされていた [竹内節子 1991:696]。その後、愛知用水により水不足は解消され、女性達が苦勞して水を確保する手間が省かれたが、逆に水道料金を支払うための現金収入を必要したと考えられる。これは現在では当たり前であるが、水道料金を各世帯で支払うことも近代的な事柄であると筆者は考える。そのため、各世帯の現金収入を増やさなければならないのならば、すでに島内で主に漁業に従事している男性以外で注目されるのは女性の労働力であろう。日間賀島には全国規模のホテルチェーンは島内には1つもなく、基本的に中小規模の宿泊業である。それらは家族経営が主であり、大手ホテルチェーンと比較し、労働現場に島内女性が参入し易いだろう。しかし、実際の島内の観光事業における男女比や女性の就労状態を統計的に把握していないため、ここではあくまで仮説としてとどめ、今後の課題としたい。

日間賀島の観光業は今や島にとって主要産業といって遜色ないほどに発展している。そしてそれを支える島の女性達は、今や日間賀島の観光に欠かせない労働力なのではないかと考える。残

⁸ 筆者聞き取り。2018年6月15日。

念ながらホテル業・旅館業・民宿業その他観光関連産業従事者における男女比といったような統計は発表されていないため、ここで記すことはできないが、2016年の日本のホテル・飲料サービス産業における労働者の63.3パーセントは女性であり、女性の労働力は欠かせないものとなっていることがわかった〔21世紀職業財団 2017:141〕。家族経営の宿泊業に従事する女性の生活と、ホテルチェーンに勤める女性の生活はかなり差異があると考えられ、同列に取り扱えないが、現状、観光関連事業を成り立たせるためには性別を越えた協力体制が必要である筆者は考える。

最後に今後の研究へ前段階として、観光とジェンダーの研究について整理したい。観光とジェンダーの研究においてラナワカ・チャトゥシカは「スリランカ・ゴール旧市街における観光とジェンダー関係に関する研究」で、聞き取り調査と参与観察、アンケート調査を用い、観光業によりゴール旧市街の住民の家庭においてファミリービジネスが発展し、イスラム女性がイスラム法に近い形を取りつつ、家庭内で労働が可能になったため、彼女たち自身が経済的利益を上げていることを明らかとした。さらに観光振興の過程で現地の女性の意識が変化し、現地社会を変えたこと、さらに雇用が広がることによる女性同士のネットワークの強化や住民の習慣、日常生活の変化が現地調査より明らかとなり、女性の社会的エンパワーメントに現地の観光業が寄与していることを指摘した〔チャトゥシカ,ラナワカ:2014〕。この研究はスリランカを調査地としているため、どの程度日本に適応できるかは現在のところ不明であるが、少なくとも観光業振興に伴う女性の労働現場の拡大による女性の現金収入増加が、女性の社会的エンパワーメントや住民の意識変化まで繋がることわかる。さらに、森越京子は「観光ホスピタリティ学とジェンダー：女性の労働とリーダーシップ教育」で「日本の観光ホスピタリティ産業が今後も発展していくには、女性労働力の効果的な活用が必要である。また、女性のワーク・ライフ・バランスを整え、生産性をあげることが、少子高齢化、労働力不足の現代では重要である。これまで女性は非正規雇用や安い労働力として、観光ホスピタリティ産業で、不安定な立場に置かれていた。グローバル社会では、女性がリーダーシップをとり、活躍するチャンスが多くなると考えられる」と述べ〔森越 2018:27-28〕、観光業における女性の労働力に注目している。

ただし、観光事業と女性を取り巻く研究テーマは多いとはいえないだろう。CiNii (NII 学術情報ナビゲータ) で論文検索を行ったところ、キーワード「観光 ジェンダー」では28件、「観光 女性 労働」では18件の検索結果となり、CiNii 内の観光と女性をテーマとした研究は46件に満たないとわかった⁹。このような現状から、日間賀島を事例に観光業と女性の働きの関係性を1つの研究テーマとする意義があると考ええる。

5 むすびにかえて—今後の課題—

本稿では、はじめに調査対象地である愛知県日間賀島の基礎情報をまとめ、第2章で日間賀島の交通インフラ整備として名古屋鉄道による交通網の発展を説明し、第3章で愛知用水による島民の生活用水確保について整理した。そして第4章では、島の発展史に焦点を当てた上での日間

⁹ 2018年10月30日時点。ただし、検索結果の重複が見られ、単純なキーワード検索結果であったため、研究内容を加味すると研究数としては46件以下となるだろう。

賀島の観光と女性の関係を説明した。

本稿により、島民の生活インフラ整備が日間賀島の観光化の大前提であり、離島観光の促進前に島民の生活環境改善への取り組みがあったことがわかった。離島という特殊な環境では、初めに観光事業の担い手となる島民の生活改善が重要となる。

離島という地続きでない特殊な土地を観光地化する場合、本土と離島とを結ぶ海上輸送だけではなく、都市部から離島までの公共交通網が普及していることが重要である。

また、観光地としての発展は島内生活者の利便性とは異なる。日間賀島の場合、離島と言う特殊な土地柄ではあるが、名古屋鉄道の働きにより名古屋駅や金山駅といった主要駅からの交通インフラが整備された。さらに愛知用水が島に引かれたことにより島民の生活水が豊かになり、観光客に使う生活水をも確保できるようになった。実際に愛知用水が普及したことにより、島内の宿泊施設も増えたと記述があった。つまり、離島観光では初めに島民の交通インフラや生活インフラを整えるなど島民の生活向上が重要と考える。島民の生活水準が向上することは、観光客の利便性も向上にも繋がる。島内の生活水準が低い中で行われる島民主体の観光業は、島民にとって負担が大きいため持続的に発展することは難しい。だからこそ、一時的でなく持続的な離島観光を行うためには、まず島民の生活水準を向上させることが重要である。しかし、交通インフラや生活インフラの整備は島民だけでは行えない。日間賀島の場合は、交通インフラ面では名古屋鉄道が、生活インフラ面では愛知県がインフラ整備を行った。なおかつ、名古屋鉄道は観光業においても日間賀島に対し力を入れているのだ。

さらに、交通網を一手に担う名古屋鉄道グループは日間賀島観光に対する単なる交通網の提供にとどまらず、バック旅行やレジャーの提案など日間賀島の観光事業へ大きな影響力を与えていることがわかった。鉄道事業は離島と無縁と思われがちだが、日間賀島の事例は、観光がその間を埋めていることを示している。今後は、島民の対応等を調査し、観光業に交通網が与えるインパクトを観光地及び島民視点で研究をし、持続可能な離島観光事業を模索する必要があると考える。

そして観光業では女性の労働力が重要であるにもかかわらず、観光業に携わる女性の生活や労働を軸にした観光研究は必ずしも多くはないことを確認した。したがって、日間賀島を調査対象地とし、離島という特殊な環境で観光業に従事する女性たち生活や労働の実態調査を進め、女性達がいかに日間賀島の主産業である観光産業を支えているのかを明らかにすることが今後の課題といえよう。

参考文献

愛知県振興部地域政策課 (2018) 『愛知の離島』 愛知県 HP

<http://www.pref.aichi.jp/soshiki/chiiki/0000088133.html> (2018年8月16日時点)

愛知県振興部地域政策課振興グループ (2013) 『愛知県離島振興計画(平成25年度～平成34年度)』 愛知県 HP <https://www.pref.aichi.jp/soshiki/chiiki/0000088131.html> (2018年11月1日時点)

名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会 (1961) 『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道

青木栄一 (1986) 「名古屋鉄道のあゆみ - その路線網の形成と地域開発 -」『鉄道ピクトリアル』473

臨時増刊号 鉄道図書刊行会 pp.65-81

青山征人 (2004) 「漁業を活用した離島観光カリスマ 日間賀島観光ホテル代表取締役社長 中山勝比

- 古氏』『CREC』(148) 中部開発センター pp.89-96
- 大橋裕一 (1987) 「トラコーマ」『最新医学大辞典』医歯薬出版 後藤稠編者代表 p.1034
- 小川徹太郎 (1999) 「漁民」『日本民俗大辞典』上 吉川弘文館 福田アジオほか5名編 pp.506-507
- 河尻道 (2013) 「我が社と沿線地域が連携した『地域観光キャンペーン』の取り組み」『運転協会誌』10月号 日本鉄道運転協会
- 公益財団法人21世紀職業財団 (2017) 「付表17-2 産業別雇用者数の構成比及び雇用者総数に占める女性の割合の推移」『女性の労働の分析2016年』公益財団法人21世紀職業財団 p.141
- 新谷尚紀 (1999) 「ケガレ」『日本民俗大辞典』上 吉川弘文館 福田アジオほか5名編 pp.565-566
- 鈴木ふさ子 (2005) 「日間賀島の海を私たちの手で守りたい」『漁村』71-1 漁村文化協会 pp.83-88
- 瀬川清子 (1974) 「日間賀島民俗誌」『中部1』日本民俗誌体系5 角川書店 池田弥三郎編 pp.4-61
- 竹内節子 (1991) 「第2章現代 第7節愛知用水」『南知多町史 本文編』南知多町編纂 南知多町 pp.695-699
- 知多郡南知多町立日間賀島小学校 (1972) 『日間賀島のすがた』改訂版
- チャトウシカ, ラナワカ (2014) 「スリランカ・ゴール旧市街における観光とジェンダー関係に関する研究」『立教観光学研究紀要』16 立教大学大学院観光学研究科 pp.65-76
- 野口正義 (1992) 「第2章現代 第6節交通と商工業」『南知多町史本文編』南知多町編纂 南知多町発行 pp.664 - 694
- 日間賀島観光協会 <http://www.himaka.net/> (2018年8月29日時点)
- 森越京子 (2018) 「観光ホスピタリティ学とジェンダー：女性の労働とリーダーシップ教育」『北星学園大学短期大学部北星論集』16 北星学園大学 pp.27-37
- 山下洋史・鄭年皓 (2016) 「日本における高人口密度離島の人口集積要因に関する研究－日間賀島・篠島・坊勢島の事例研究－」『第57回日本経営システム学会全国研究発表大会講演論文集』日本経営システム学会 (JAMS) pp.46-49