



# 東京学芸大学リポジトリ

Tokyo Gakugei University Repository

## 第68期 臨地研究要旨：2018年10月 千葉県木更津市（学会記事）

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2020-06-26 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2309/159237">http://hdl.handle.net/2309/159237</a>

## 第68期 臨地研究要旨

2018年10月 千葉県木更津市

### 小湊鐵道における観光事業の特徴と課題

A類社会・安部 聡一郎

近年、観光鉄道・観光列車というものが話題となっている。観光列車は移動手段としての列車というものではなく、食事や風景などの列車そのものを楽しむというものである。土谷ほか(2014)では、自家用車やバスなどの移動手段の多様化や、地方の鉄道沿線の人口減少などの輸送人員の減少から、地方鉄道の多くは厳しい経営状況におかれていると指摘している。そのため観光客の増加を目指した事業を行っている会社が近年増加している。

その中で煌びやかな装飾であったり、豪華な食事が出たりといった観光列車ではなく、自然を楽しむませたいという目的で様々な観光列車を走らせているのは千葉県市原市に拠点を置く小湊鐵道である。小湊鐵道はSLトロッコ列車をはじめとした様々な観光列車を運行させている。そこで今回の臨地研究では小湊鐵道についての観光利用の特徴とその課題を明らかにすることを研究目的とする。

小湊鐵道は「里山トロッコ列車」をはじめとする唯一無二の観光列車を運行していたり、沿線の景観や自然を意識させる取り組みを行っていたりと、独自の事業をしている鉄道である。だが、近年急速に進んでいる人口減少や少子高齢化の影響を沿線の地域も受け、利用者の減少が顕著となっている。このことを背景に1986年に観光列車が導入され、2000年代以降は相次いでユニー

クな観光列車が登場している。導入当初はあまり集客効果や経済効果が見られなかったが、2015年から2016年にかけての利用者の僅かな増加や、聞き取り調査の内容からすると、効果が少しずつではあるが出始めていると推測される。だが、周辺地域の人口鉄道や利用客の減少は容易に食い止められるものではないため、メディアやSNS等を活用して、観光列車の認知度や観光事業の魅力をアピールして、利用者の増加を図っていく必要がある。他の観光列車を導入している鉄道会社と比べると、小湊鐵道は自然を意識した観光事業を行なっている為、その点をさらに重視した事業を進めていくことでさらなる利用者の増加が見込めるのではないだろうか。

### 木更津市における中の島大橋の観光資源化と場所性

A類社会・石橋 嶺

パワースポットとは、人間の心身に影響を与えるとされる場所である。しかし、それを定義づけることはできない。にもかかわらず人々はパワースポットを訪れようと行動する。これはその場所に対するある種の特殊感・特別感が人々の行動を形成する事例である。パワースポットと似た特性を持つものとして恋人の聖地があげられる。恋人の聖地もパワースポット同様、それを定義づけることができないにもかかわらず、人々の行動や心情に影響を与える場所である。本研究では恋人の聖地でもある千葉県木更津市中の島大橋を

研究対象地とし、橋を構成する要素から人々が中の島大橋を訪れる意味や価値を明らかにすることを目的とし、中の島大橋がもつ場所性を読み解き、橋が抱える問題や今後の展開について考察を行う。

調査により、中の島大橋は時代の変遷と共に様々な場所的要素が加わり、場所性を形成してきたことが分かった。中の島大橋の本来の目的は潮干狩り場の保全のためであった。木更津海岸潮干狩り場は現在も多くの観光客を呼び寄せている。また、中の島大橋は日本一高い人道橋として橋の上から見ることができる景色や、アーチ状を描く橋全体の形など景観的価値の評価が高い。木更津地域のドライブスポットとして Instagram などの SNS や、観光雑誌・パンフレットでも発信が行われており、現在の中の島大橋の主な場所的価値になっている。

一方で、中の島大橋もロケ地となったドラマ木更津キャッツアイの放送により生み出された恋人の聖地としての特徴は、行政の取り組みとは裏腹に橋を訪れる人々にとってあまり場所的価値を持たないことが分かった。特に近年、行政側は恋人の聖地としての取り組みを強化している。中の島大橋を観光地として発展させるためにはこのような取り組みの周知が進むことが求められる。

## 君津市久留里商店街の特徴と商業振興に向けての取り組み

### A 類社会・磯部 翔

本研究では、地方都市における商店街の衰退問題を踏まえ、全国展開する中規模以上の小売店が来店していない小都市として君津市久留里

市場にある久留里商店街を対象に、店舗の動向や、売り上げを維持・向上させている店舗の経営工夫、商店街関連機関の役割などを中心に考察した。また、これにより、地方小都市に位置する同商店街の特徴や課題、厳しい商業環境に対する個別店舗の対応や商店街関連機関の支援状況を明らかにした。

久留里商店街のある久留里市場は、高齢化率が約 46%と高く、店舗経営者、顧客共に高齢化が進んでいる地域である。加えて、同商店街にある個別店舗は全国的にみて歴史の長い店舗が多く、一方で新規店舗がほとんど進出していないという特徴をもつ。また、約 73%の店舗が顧客を地元客のみに頼っている状況にある。以上より、同商店街はローカルで完結している商店街と捉えることができ、聞き取り調査より挙げられた特徴や課題もこれに基づくものが多い。また、売り上げが良好・維持している個別店舗における経営工夫や同商店街関連機関の支援についても、歴史性があることやローカルで完結している社会であることを踏まえたものである。

よって、ローカルで完結している社会となった要因の 1 つである歴史性は、ある一面では経営を助ける観光資源となり、他の一面ではローカルで完結している社会の課題点を作り出すといえる。この状況の中で、商店街全体の商業振興を考えるのであれば、全店舗の経営者が商店街の観光化に対して理解を示し、かつ、観光路線を意識することが望ましい。ただし、仮に経営意思が無い店舗が存在するとしても、観光化を進める上では、その様な店舗が同商店街内に存在し続ける意義はある。なぜなら、歴史的資源

の1つは商店街そのものにあるからである。よって、経営意識が低いにしても、その店舗を空き店舗にしないことが、観光資源を守るという意味で重要となる。

## 千葉県養老川・小櫃川流域に発達する滝壺の深さに関する一考察

### A類社会・川島 愛

本研究では千葉県房総丘陵を水源とする養老川・小櫃川に発達する滝を対象として、滝壺の形成をもたらす条件となる岩盤強度と落水の力(主に滝の落差と滝を流れる水量)との関係性に着目し、それらの関係から滝壺の深さの規定要因を定量的に明らかにすることを目的とする。研究対象として養老川支流に発達する小沢又の滝、深沢の滝、滝沢の滝と小櫃川本流に発達する四方木不動滝 4つの滝を選定した。調査方法は、滝壺深さ ( $D$ ) と滝の落差 ( $H$ ) の数値を得るために、レーザー距離計とポータブル測深器を用いて縦断形測量を行った。また、各滝の水量は滝より上流の河川水の水量のことであり、河川の流域面積と降水量で決まると考えられる。本研究で対象としている滝はおよそ 7 kmの範囲内に位置しているため著しい降水量の差異はないと言えることから、水量は流域面積で代表することができる。そして流域面積 ( $A$ ) の計測には、地理院地図(電子国土 Web) のツールの一つである面積計測の機能を用いた。さらに、滝壺を構成する岩盤の抵抗力を把握するために、シュミットハンマーを用いて岩石強度の計測を行った。

計測の結果、4つの滝周辺の岩石強度に大きな差はみられなかったため、すべての滝は岩盤の抵抗力がほぼ一定という条件下にあるとみなして

考察を行う。調査結果から、落差 ( $H$ ) が小さい滝ほど滝壺深さ ( $D$ ) が小さく、落差 ( $H$ ) が大きい滝ほど滝壺深さ ( $D$ ) が大きい。また、流域面積 ( $A$ ) が小さいほど滝壺深さ ( $D$ ) が小さく、流域面積 ( $A$ ) が大きいほど滝壺深さ ( $D$ ) は大きいという 2つの正の相関関係をもつことが分かった。このことから、滝壺深さ ( $D$ ) には滝の落差 ( $H$ ) と流域面積 ( $A$ ) 関係していると解釈できる。さらに、流域面積は滝を流れる水量の指標とできることから、滝壺深さ ( $D$ ) には滝を流れる水量が関係していると解釈できる。

以上のことから、滝壺深さには滝の落差と滝を流れる水量が規定要因になることが明らかになった。

## 木更津市のニュータウン開発に伴う地域形成

### A類社会・久保 薫

日本におけるニュータウン開発は、高度経済成長期の都心の地価上昇に伴い、郊外において宅地造成がされることで進行していった。しかし、近年の少子高齢化の進行や都心回帰現象などにより、都心郊外部におけるニュータウン開発やまちづくりは従来のやり方ではない方法を考え直していく必要がある。そこで本研究では、近年土地区画整理事業が完了し、中心部に大規模なショッピングセンターを要する木更津市請西南地区を取り上げ、首都圏の外縁部に位置し中心市街地が衰退する都市の郊外におけるニュータウンでの人口動態と施設立地の実態を把握し、その課題やまちづくりの在り方について考察することを目的とする。

木更津市では、君津製鉄所の開業を背景に労働者の住宅需要が高まり、1960年代から市街地開

発が始まる。その後、少子高齢化の進行や東京湾アクアラインをはじめとする道路交通網の整備などにより、地域の特性を活かした拠点の形成やそれらを道路網などで相互に結ぶ「拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成」が推進される。請西南では木更津地区南東部の生活拠点として、良好な住宅地の整備と日常生活を支える商業施設や公共施設を集積し、多様なライフスタイルに対応した住環境の形成が目指され、地元住民の意見を踏まえた形で地区計画がされる。2007年の施行完了後、若年層を中心に人口は増え続け、良好で閑静な住宅地と商業施設が無秩序に広がることなく整備されている。ショッピングセンターや主要道路沿いにはチェーン店舗をはじめとする業種が集積している。また、住宅街内部には個人経営の店舗が見られ、その多くは店舗兼住宅という形をとっている。

これらの施設はチェーン店舗にないような特色をいかして差別化された空間を生み出している。将来にわたって人が住み続けられるような環境を整備するためには、住民からの視線を開発計画に取り入れ、商業施設を適切な位置に配置し消滅傾向にある個人経営の店舗を守っていく必要があるだろう。

## 千葉県木更津市における地上設置型太陽光発電施設の立地とその背景

### A類社会・隈 秀俊

東日本大震災後に導入された FIT 制度によって太陽光発電が全国的に普及した。しかし、太陽光発電の立地に関する研究は少なく、市町村規模でその立地とその普及背景について論じられた研究はない。そこで本研究では木更津市における

太陽光発電施設の立地とその背景を明らかにすることを目的とする。

木更津市における太陽光発電施設は主に荒地や耕作放棄地が多い岩根地区、山あいの鎌足地区、富来田地区に多く立地している。さらに、対象とした太陽光発電施設を都市計画区分、農業地域区分から立地を分析した結果、多くの太陽光発電施設は市街化調整区域や農業地域に立地していることが分かった。

聞き取り調査を行った2つの企業は東日本大震災後のエネルギー政策の転換や FIT 制度をきっかけに事業参入をしており、事業用地の選定も土地の有効活用やコストの面から行われていた。両企業とも主な事業で培ったノウハウを基に地元企業の強みを活かしながら太陽光発電事業を行っている。土地の地権者は太陽光発電事業を余った土地を貸すだけで安定して収入を得ることができるものとしてのみ捉えていた。

また、これらの聞き取り調査から木更津市における太陽光発電施設はかつての山砂採取場跡地や残土埋立て地に建設されていることも明らかになった。これはかつて、木更津市は都市部の建設時に使われた山砂の輸送地であり、その後、都市部からの建設残土の受け入れを行ってきた歴史との関係がある。木更津市における土地利用は都市部や時代との関連を持ちながら、そのときそのときで変化しているということが出来る。そして、現在は環境問題への取り組みの一環というよりも、その時代に合わせた土地利用の一環としての面とビジネスチャンスとしての面が組み合わさって太陽光発電施設が立地している。そこには市としての計画の無さに伴う太陽光発電施設建設への受け身の姿勢も大きく関わっており、木更

津市では秩序の無い、持続可能性の無い土地利用というのが続けられているといえることができる。

## 木更津市における農産物生産・販売における地名表示の役割

### A類社会・佐野 桃子

本国内では近年、「地域性」に重きを置いて農産物を生産することが他地域との差別化を図るための対抗策と考えられている。木更津市の日本なし産地は「中郷地区」と「富来田地区」と「矢那地区」の3つに分かれており、各々の産地が産地ごとに独立して日本なしの農業経営を行っている。産地化された時期と経緯、そして組合の統合時期が異なり、産地が一元化することはなかった。その上、其々の産地は比較的小規模な産地であり、販売方法の主軸が庭先販売であるため、産地を一元化して日本なしの農業経営を行う利点がない。大量生産・大量販売型の農業経営であれば東京市場への出荷量は多くなり地元を中心とした販売圏ではなく全国規模の販売圏となる。対照的に木更津市の日本なしの産地は3地区に分かれており、規模の小さい産地が各々独立して日本なしの栽培と販売を行っているため販売圏は地元を中心とした小規模なものとなる。一元化することがなく性格の異なる3地区が産地の独立性を維持してきたため、現在の木更津市の日本なしの農業経営の形態が形成されたと言える。一元化されずに存続し続けた3つの産地に関して、栽培方法に差はなかったものの、「地域性」に重きを置いた販売方法には特徴があった。いずれの産地の農家も、その農家が所属する「中郷」と「富来田」と「矢那」の其々の地区名を販売する日本なしにラベリングして販売を行っていた。3地区

の日本なし農家の販売圏が木更津市を中心とした小規模なものであるために、木更津市内の他地区との差別化を図るために「中郷」と「富来田」と「矢那」の3地区名をラベリングし「地域性」に重きを置いて販売をする必要が生じるのである。木更津市の日本なし農家にとって、所属する地区名をラベリングすることは日本なしを販売する際に重要な役割を果たすのである。

## 岩石海岸における海岸線の形状と岩石強度との関係

### A類社会・高田 結人

岩石海岸とは、固結した物質からなる海岸のことである。その地形変化は侵食のみで、その主な営力は波である。岩石海岸の縦断形や海食崖の後退速度は波の営力と岩石強度との関係で決まると考えられていることから、海岸線の形状(屈曲度)の違いも岩石強度と波の営力で説明できるのではないかと考えた。そこで本研究では、海岸線の形状が異なる、千葉県内房地域における岩石海岸を対象にして、海岸線の形状が異なる要因を岩石強度の観点から考察することを目的とする。

調査対象とした海岸は、千葉県内房地域において、富津岬から南無谷崎までの岩石海岸で、同種の岩石で構成されている海岸を一つの調査地域として選び、泥岩や砂岩など構成岩石の異なる8つの海岸を調査地域として選んだ。

海岸線の屈曲度は以下のように定義した。まず岬の先端(または湾入した湾頭部)同士の2地点を選び、その2地点の直線距離( $L_0$ )を求めた。次にその2地点間の海岸線の距離( $L$ )を求めた。 $L$ と $L_0$ を用いて海岸線の屈曲度を $L/L_0$ と定義した。各調査地域の $L_0$ と $L$ は2万5000分の1

地形図上で直定規とキルビメーターを用いて計測し、屈曲度を求めた。岩石強度は現地でシュミットハンマー（N型）を用いて計測した。シュミットハンマーでは計測できないほど脆い岩石に対しては、山中式土壌硬度計を用いた。各調査地域において海食崖のふもとや波食棚上の岩盤表面に対し、異なる10地点で測定を行い、その平均を、それぞれの調査地域の岩石強度とみなした。

屈曲度が小さく、直線的な海岸線をもつ地域は岩石強度が小さい海岸であり、逆に海岸線の屈曲度が大きくなる地域は、波食棚の形成がみられる岩石強度の高い海岸であるという結果が得られた。このことは、海岸線の屈曲度に、岩石強度が深く関係していることを示唆する。

## 木更津市における若者の就業行動の現状

### A類社会・田島 光

近年、我が国では少子高齢化が進み、現在では人口に対する高齢者の割合は28%となっている。これは当然我が国の年齢別の就業者数にも影響を及ぼしている。さらに地方では、少子高齢化に加え、若者の大都市への流出なども重なり、就業者の高齢化が進んでいる。同様に、木更津市でも就業者の高齢化、若者の流出が見られる。細野(1996)では若年層は地域社会の担い手として重要であり、地元で就職するか否かは地域の将来性を計る指標の一つとなりうる。と述べている。

本研究では、木更津市の就業者の、とくに若者の人口動態について把握し、現在の木更津市における若者の就業行動について考察を行った。

結果として、木更津市における若者はたしかにまだ大都市への転出は多いが、近年では地元への残留傾向が強くなってきている。木更津市全体

の転出は減少しており、若者の純移動数の変化に関しても、縮小傾向にあり、木更津市における若者の地元志向が強まっているということが明らかになった。

では、なぜ近年若者の地元志向が強くなっているのか、聞き取り調査や市民アンケートから考察を行った。最も大きな要因は交通の利便性であると考えられる。木更津市は全国でも特殊な地域である。地方都市でありながら、都会と一本の道路、東京湾アクアラインで結ばれている。これは当然ストロー現象を引き起こす要因にもなる。実際にアクアライン800円化が行われた際には多くの転出が見られた。しかし、反対にそれは大きな魅力の一つとなっており、地元志向を強める要因となっていた。

また、田舎ならではの地元の人たちとのつながりや自然の多さも地元志向の大きな要因となっている。こちらの要因についてはデータで示すのは難しいかと思われたが、市民アンケートの結果でも木更津港まつりを魅力と挙げる票が多かったこと、市役所のパンフレットに記載のあったインタビューに自然の多さが魅力であるという言葉が多く載っていたことなどが、統計だけでは表せない地方の魅力が地元志向を強めている要因として明らかになった。

## 東京湾アクアライン開通に伴う高速バス路線の展開と通勤手段の特徴

### A類社会・近井 駿介

1997年の東京湾アクアライン開通によって、木更津・川崎間が道路で結ばれ、内房地域と都心との間の近接性が高まった。木更津市では東京湾アクアラインを経由して都心に向かう高速バス

路線が運行されており、都心へ向かう通勤客を中心に多く利用されている。木更津市の人口は1990年代から減少していたものの、東京湾アクアラインが開通した1997年以降では減少が止まり、近年では増加を続けている。東京湾アクアラインの開通は、木更津市の人口増加の要因の一つであり、東京湾アクアラインを経由して都心へ向かう高速バス路線もまた、木更津市の人口増加や都心へ通勤する人の増加と関連していると考えられる。

本研究では、アクアライン高速バスの展開や利用状況を実地調査やヒアリングなどから調査し、木更津市における高速バスを使った通勤の特徴について考察した。

東京湾アクアラインの開通によって運行が開始された高速バス路線は、運行開始当初は東京湾アクアラインから近い位置にある川崎、横浜、羽田空港の3路線のみの運行であった。しかし、東京湾アクアラインによって都心への移動距離が短縮されたことで、鉄道よりも速く安く移動できることから、アクアラインを経由する高速バス路線は、都心の主要な駅へ向かう路線を次々と拡大した。また、高速バス路線の座席定員制という運行は、必ず座って移動できる快適さというバス通勤の魅力を生み出した。木更津市内の高速バスターミナルは、公共交通機関の便が良い木更津駅のバスターミナルに加え、周辺に大型の駐車場を多数もつ木更津金田バスターミナルを設けたことで、自宅から車でバスターミナルまで行き、バスに乗り継ぎするパークアンドライドによる通勤が見られるようになった。東京湾アクアラインの開通で都心への移動距離と所要時間が短縮されたことによって、高速バス路線という新たな都心

へのアクセス方法が生まれ、木更津市ならではの通勤手段の特徴が表れている。

## 木更津市と大型商業施設との連携の実態と課題

### A類社会・松井 彩桜

本研究では、千葉県木更津市と市内に立地するイオンモール木更津およびイオンタウン木更津朝日を事例に、市と大型商業施設との連携の実態とその課題について検討した。

2014年、市が発表したみなとまち木更津プロジェクトというまちづくり政策に基づいてイオンモール木更津が開店した。市とイオンモール木更津は連携協定を締結し、月1回の定例会における協議のもと、モール内での市主催イベント開催やポスター掲示など、多岐にわたる連携を行っている。イオンモールにおける客層拡大や、住民の生活における利便性向上および市の財政面などに連携の効果が出ており、今後は連携による市民とイオンモールとの直接的なつながりの強化を目指している。

イオンタウン木更津朝日もイオンモールと同様ポスター掲示や会場提供などを行っており、市との一定の連携が存在した。しかし店舗2階への市庁舎の移転に関しては、市がイオンタウンとの連携を意識したわけではないことが今回の調査で明らかになり、イオンタウンの立地やこれまで作ってきた環境、地域とのつながりを市が利用しているといえる。しかし、また、客層調査の結果から、地域住民、とりわけ車を運転できない高齢者などのかかわりの深いSCであることがわかった。

木更津市では、木更津市では大型商業施設、特にイオンモールとの連携が強く存在し、今後さら

にその連携が強まっていく可能性が高い一方で、木更津駅前の中心市街地では、商店街の衰退による商業機能の低下が顕著であり、市の商業の中心がそれらの商店街からイオンをはじめとする駅から離れたショッピングセンターやスーパーといった大型商業施設に移っている。その課題としては、交通弱者への十分な対策を図る必要があることや、大型商業施設が市に与える影響が大きいだけに、市がそれらの不利益を被るような事業や取り組みを行いづらいという状況に置かれてしまうということが挙げられる。

## 現地観察から読み取る谷津田の特徴と耕作放棄の実態

### A類社会・村田 千紘

本論文では千葉県木更津市の中心部から車で約20分東に向かったところにある伊豆島地区を対象地域として、谷津田での農業の特徴と耕作放棄の原因について分析する。さらにその結果をもとに、近年増加している中山間地域の耕作放棄を防止する方法を探る。

伊豆島地区の属する清川地区は大部分が山間部である。木更津市農業委員会の農地利用状況調査によるとこの地区は耕作放棄された農地が比較的多く、さらにそれらの農地が保全されず原野化する傾向が高い地域であることがわかった。筆者の現地調査で得た情報や景観写真をもとに考察したところ、対象地域である伊豆島地区での稲作は、谷津田の持つ地形的特徴によって農用機械の導入が困難であり、農業の効率化ができず生産性の低い農業をせざるをえない状況にあることがわかった。また、イノシシ対策の柵や実際の被害の様子から、イノシシによる農業への被害に非

常に苦しんでいる地域であることも判明した。続いて木更津市農業委員会によって作成された土地利用調査結果をもとに農地の利用状況の変化と立地の関係を考察したところ、保全がなされず荒廃が進みやすい農地の立地は谷の奥の部分や谷が分岐したさらに奥の部分に集中しており、逆に耕作が再開された農地は広い谷の住居の近くに集まっていることがわかった。

これらの事実から、耕作放棄の要因には農地の立地や自然環境的要因が大きく関わっていると考えられる。また、自然環境的要因以外にも、農家の営農意識の低さや金銭面の問題なども複雑に関係し、伊豆島地区で耕作放棄が進行していることがわかった。今後、農地の保全を無理なく行うためには、多面的機能支払制度などの制度を積極的に有効活用していく必要がある。また、耕作放棄のメカニズムを詳しく研究するためにも、市の農地調査の定義を再度見直すことが急務である。

## 千葉県木更津市の観光ブルーベリー園と農村空間の商品化

### A類社会・本木 惇太

本研究では、千葉県木更津市に立地する観光ブルーベリー園に着目し、木更津市観光ブルーベリー園協議会を中心とした地域づくりを明らかにするとともに、農村空間の消費について考察した。

木更津市の中で、ブルーベリー栽培が広く行われるようになった要因として、土地に適した新たな栽培方法の開発・普及が挙げられる。新たな栽培方法である「ど根性栽培」が多く園で取り入れられることによって、省力的な栽培が可能となった。従来の栽培方法と比べ、栽培に手間がかか

らず、初期費用も安く抑えられることから木更津市内で広くブルーベリー栽培が行われるようになった。木更津市のブルーベリー産地化を目指し、発足した木更津市観光ブルーベリー園協議会によって、地域活性化事業が行われ、高い社会的評価を受けるなど、協議会を中心とした地域づくりが進められていった。協議会に所属するブルーベリー園では、観光農園を中心とした経営が行われており、女性の活躍も見られる。また、「ど根性栽培」による安心・安全な栽培が行われることによって、付加価値の創出にもつながり、省力的な栽培が持続性の高い農業生産を可能としている。

協議会に所属する観光ブルーベリー園の多くは、ブルーベリーの摘み取り園の開園に加え、加工品の開発や、カフェの経営などを並行して行っている。観光農園としての役割に加え、複合的体験観光施設としての役割を果たし、ブルーベリーの栽培から販売までの過程に携わることで、6次産業化が図られている。ブルーベリー園内外の景観の整備など、消費者となる観光客を意識した経営が行われている。観光ブルーベリー園は、行政・地域活性化団体との連携が図られ、取り組みの結果が地域の耕作放棄の防止などにもつながっている。この木更津市観光ブルーベリー園協議会を中心とした様々な活動の中で、地域の魅力が生み出される。消費者は、この地域全体を消費の対象とし、農村空間を消費していると捉えることができる。

## 木更津市におけるのり養殖業の特徴とその課題

### A 類社会・山口 侑大

本研究の目的は、東京湾にありながら埋め立てを免れた木更津市において、そののり生産の上流

から下流までを調査し、その課題と対策を明らかにすることである。

千葉県東京湾沿岸は、高度経済成長の中で、1956年から本格的な埋め立てが行われた。その埋め立ては同地域の漁場利用に大きな変化を与え、のり養殖区画漁業権は大きく減少した。

しかし、その中にありながら盤洲干潟は埋め立てを免れ、小櫃川河口付近では今でも自然の干潟が残っている。盤洲干潟は産業の保全にも役立ち、木更津市では潮干狩りなどと共に、現在でものり養殖が行われている。

盤洲干潟の遠浅の地形は、木更津市での支柱柵によるのり養殖を可能にしており、特徴となっている。しかし、木更津市ののり養殖は、後継者不足による高齢化が顕著であり、2004年から2014年の間にはのり養殖経営体数が半減し、生産枚数も、それに伴って減少傾向にあることが分かった。また、高齢化はのり養殖業者の向上心にも影響を与え、その低下が問題となっている。その中で、金田漁協畔戸支部では若い経営者たちが新しい技術や養殖方法の改善を模索し、のり養殖の発展を目指している。

のり養殖者が出荷したのりはそのほとんどが共販にかけられる。共販に参加出来る指定商社は限られており、問屋間ののり流通の中心になる。また、木更津ののり問屋には、焼きの依頼や、乾のりの販売などを通して相互に関係が構築されている事も明らかとなった。

この研究では、生産者の段階においてその後継者不足と高齢化の進展、自然環境の変化から、生産量の低下を招いているという課題が明らかとなった。しかし、木更津ののりは一枚当たりの入札価格が高く、その原因は単価が高い“混”等級

の生産枚数の多さにある。昔からののり生産地である木更津市はその地名の力と、問屋のブランド化に対する意識の高さから、「青混ぜのりブランド」が確立されつつあると言える。

## 木更津市における潮干狩り観光の地域的特徴と存続要因

### A類社会・山口 嘉文

本研究では木更津市において潮干狩り観光がどのように展開されているかを木更津市役所や漁業協同組合への聞き取りによって明らかにし、今後の課題を考察することを目的とした。

木更津市の属する千葉県は全国的にみて潮干狩り場が多く、全国有数の潮干狩り観光地であった。その中でも木更津市は東京湾岸における主要な潮干狩り観光地と言えた。木更津市の潮干狩り観光客数は2000年以降、大震災の影響を受けた時期を除き穏やかな増減の変化で推移している。だが、観光資源となるアサリの生産量は東京湾の環境汚染やカイヤドリウミグモの発生などにより急激に減少をしており、現在では潮干狩り場を運営するために必要なアサリの量を確保できず、他県から購入して運営を続けている。

木更津市において潮干狩り観光が存続している要因としては、木更津市が東京大都市圏に近いことや東京湾アクアライン開通による交通の利便性向上などの地理的・歴史的要因に留まらず、メディアや市の広報、漁業組合の努力や工夫など様々な要因があげられ、それらの諸要因を構造図で示すことができる。

アサリが減少している原因については現在明確な理由が明らかになっておらず、漁業協同組合では新しい生産の方法を模索し、アサリの回復に

努めているが有効な方策は見つかっていない。他県からアサリを購入することは、コストはかかるが現時点では利益が出ているため現在でも潮干狩り場を運営している。

このようにアサリの地元での生産供給は難しい状況になっているが構造図に示した諸要因により潮干狩り場の経営が継続している。しかし、漁業協同組合がアサリ漁をおこなうためにアサリ生産の回復は依然課題である。この問題を解決するためには個々の漁業協同組合や木更津市の努力だけでなく、東京湾をとりまく地域主体、企業そして国という様々な主体が連携をおこないアサリの育成ができる自然環境を再生・維持するための取り組みを模索する必要がある。

## 東京湾フェリーの利用形態と房総半島南部の観光にはたす役割

### A類社会・遣田 友香

本研究では、神奈川県横須賀市にある久里浜港と千葉県富津市を東京湾上で結ぶ東京湾フェリーが、房総半島南部の観光にどのような影響を及ぼしているのかを明らかにした。

東京湾フェリーの利用客は、会社の輸送日報や東京湾フェリー内で実施したアンケート調査によれば、神奈川県に居住する者が多い。そのアンケートでは、徒歩で利用する人々と自家用車で利用する人々は、金谷港で下船した後の移動距離が異なっていた。これは金谷港で下船した後の第二次交通が発展していないことが大きく関わっていた。また、東京湾フェリーを利用して千葉県にあるゴルフ場に行く人が多いこともわかった。この理由は、フェリーの運賃をゴルフ料金に加えても千葉県の方が安いこと、さらに金谷港で下船し

た後、各ゴルフ場が運行するシャトルバスの存在が利便性を高めている。アンケートでは、フェリー利用者の約3割がゴルフをするために乗船していることが判明した。また、東京湾フェリー株式会社は、金谷港周辺の富津市・南房総市・館山市・鴨川市・鋸南町の四市一町と連携して、東京湾フェリーを利用した観光ツアーを多く開催していた。このツアーは、千葉県へのリピーターの増加を目指して企画されているものが多い。東京湾アクアライン開通後、東京湾フェリーの利用者は減少していたが、現在少しずつ回復してきている。行政と東京湾フェリー株式会社が連携して観光に力を入れている成果が、少しずつ出ているためであると考えられる。

神奈川県横須賀市とその周辺から房総半島南部へ行くためには、電車を利用すると約4時間、自家用車で東京湾アクアラインを利用しても約2時間を要する。一方で東京湾フェリーを利用すると、横須賀市にある久里浜港から富津市にある金谷港まで約40分で行くことができる。東京湾フェリーは神奈川県の三浦半島と、千葉県の房総半島南部に近接性をもたらしていると考えられる。

## 東京湾臨海部におけるスポーツを活かした再開発の実態

### B類社会・今林 克也

東京湾の臨海部の再開発はオフィスビルや商業施設が立地する横浜みなとみらい21や幕張新都心が代表的である。今回研究対象地域とした蘇我の再開発地域は、スポーツ公園が立地しているという特殊性を持つ。スポーツ公園でのイベント開催がもたらす集客によって、まちづくりや地域

振興が行えるといえるのか。本研究では蘇我の現状や課題を考察し、スポーツを活かした再開発の実態について、聞き取り調査や現地調査をもとに明らかにした。

スタジアムらを活かす自治体の活動としてホームタウン推進事業がある。この取り組みでは千葉のプロスポーツチームと連携し、市民や市外から訪れる人々に対し千葉市への愛着を高めたり、千葉市のPR行ったりしている。他にも、Jリーグの試合時スタジアムに複数店舗出店し自店舗のPRや、特産品販売で地域振興に貢献する。試合といったイベント開催はスタジアムらにまちづくりでの役割を与えている。

多目的人工芝グラウンドやテニスコート、野球場をはじめとし、市民に対しスポーツを楽しむ場を提供していることはもちろんのこと、スポーツ以外での役割も果たす。貸しスペースとして諸室が設けられており、1年においてスタジアムが使われる。また、大規模災害発生時には防災の拠点としての役割を果たす。

スタジアムらが出来たことにより周辺地域にも影響を与えた。最寄り駅である蘇我駅では、サッカーチームの装飾が施されるなど千葉市の象徴的な要素の一つとなっている。また、訪れる人々は利用客増加の一因となっている。一方で、既存の商店街は同時に開発が行われた商業施設の影響を受ける形となり、発展しているとは言えない。

このように再開発を行うと確実に人は訪れ、影響を与える。その再開発エリアにおいてスポーツを切り口とした活性化は、市民がスポーツを楽しむ健康を向上させる、様々な役割の持たせることが可能であるという点からも、今後の再開発検討

の場面で大きな有意性を持つのではないか。

### 三井アウトレットパーク木更津の特徴と立地に 伴う周辺地域の変容

#### A類社会・坂本 律樹

近年、東京都市圏の郊外にアウトレットモールの立地が増えている。先行研究として、アウトレットモールを対象とした研究は少ない。本研究ではまず、三井アウトレットパーク木更津の周辺地域である、金田東地区の三井アウトレットパーク木更津の立地前と立地後の変化に関する考察を行い、三井アウトレットパーク木更津の特徴について考察した。

金田東地区には現在は飲食店をはじめとした様々な商業が集積している。しかし、三井アウトレットパーク木更津内の店舗の業種と同業種の店舗は少なく、立地によって同業種が排除されているという考察を行った。

過去の金田東地区は商業の集積は進んでおらず、個人経営の店舗が多く立地していた。また、日用品を扱う店舗が多く、現在もその一部は存在しており、一定の需要があることが明らかとなった。

そして、周辺店舗は開業時期や調査によって三井アウトレットパーク木更津の立地による大衆誘導効果を意識したものが多く、三井アウトレットパーク木更津の立地により周辺地域で商業の集積をはじめとした影響を与えることを明らかとした。

現地調査から三井アウトレットパーク木更津の利用者の年齢やグループの関係性などが時間帯や曜日によって変化していることを明らかにした。加えて、三井アウトレットパーク木更津の

特徴についても考察を行い、アウトレット施設初出店の店舗の数の多さや、バレーパーキングなどの独自性を明らかにした。そして、三井アウトレットパーク木更津内の店舗は衣服小売業が多く、価格帯は比較的高いということが明らかになった。そのほかにも三井アウトレットパーク木更津は各種地域のイベント、交通渋滞の緩和など地域との一定の関係作りがなされていることも確認された。

そして、三井アウトレットパーク木更津はその様々な独自性や日本で最多店舗数のアウトレットモールであるなどの面から三井アウトレットパーク、またはアウトレットモール全体の旗艦店であるということを考察した。

### イオンタウン木更津朝日無料送迎バスの中心市 街地での役割と課題

#### B類社会・関根 大器

近年、人口減少や自家用車の普及による車社会の進展により、公共交通の利用者数が減少し、路線バスにおいては運行本数の削減や路線の廃止がみられる。一方で高齢者をはじめとする交通弱者の数は年々増加しており、地域の足の重要性は高まっている。現在、地域の足となるものは路線バスやコミュニティバスには限られない。コミュニティバスや従来の路線バスとは異なり、商業施設主体で運行される無料送迎バスも地域の足としての役割を果たしている。

本研究では複数の路線バスも既存する千葉県の木更津駅周辺におけるイオンタウン木更津朝日主体の巡回型無料送迎バスの中心市街地での役割と課題について、利用状況の調査や聞き取り調査をもとに分析していく。

現地調査から中心市街地での無料送迎バスの役割としては、宣伝や集客の役割、買い物客や商業施設の従業員と市役所利用者や市役所の職員に加え中心市街地を移動する移動者など多様な利用者輸送の役割、また交通弱者である高齢者の地域の足としての役割、そして商業施設での高齢者(特に女性高齢者)のコミュニティ形成を助ける役割などが確認された。

現地調査の結果、中心市街地での無料送迎バスの課題としては、まず行政が介入せず商業施設主体で運行しているため無料送迎バスの持続性に課題がみられる点、次に競合する路線バスが圧迫されており、別の地域の住民の足が危ぶまれる点である。次に行政による周知が困難であるため送迎バスの認知度が低い点がある。最後に、商業施設主体の無料送迎バスの運行は集客や収益が第一目標であるため、運行時間・運行本数・運行ルートが制限される点が課題である。コストをできるだけ削減するために住民のニーズに対応して便数を増やすことができないのが、商業施設主体のバスの特徴であり、課題であると考える。

様々な役割と課題をもつ商業施設主体の無料送迎バスに関しては、商業施設側頼みではなく、長期的な運行に向けて行政が周知をはじめ、補助していく必要もあると考える。

## 木更津市中心市街地における経営者の高齢化と経営上の課題

### B類社会・原田 伶於

近年、中心市街地の衰退は大型店の進出や高齢化などによって、深刻な問題となっている。そのため、先行研究の蓄積は膨大なものになっている。そのなかで、近接する複数の商店街や商店街以外

の商店を含めた分析で、経営上の課題を捉えたものは少ない。

そこで、本研究では、郊外的大型店の進出が進み、衰退している木更津市中心市街地を対象として、経営者の高齢化の実態と今後高齢化がさらに進む中心市街地の課題を考察する。

研究対象地域はそのなかでも木更津駅東口の東部商店街、西口の本町商店街とその付近の商店街に所属しない商店の26店舗とした。また、主な調査として、各商店街振興組合と各店舗の経営者にヒアリング・アンケートを実施した。なお、本研究における高齢者は65歳以上とした。

本研究において対象とした店舗では、65歳以上の経営者が42%を占め、そのうち後継者がいる店舗は3店舗のみであった。後継者がいる店舗は回答した25店舗中6店舗であり、後継者が常連客である事例を確認した。また、本研究では、高齢者世代と若い世代との意識の違いによる対立を明らかにした。高齢者世代は商店街の総会等への出席頻度が高く、店舗の工夫としては常連客との関係を強化することを意識している。若い世代は自らの店舗を優先し、新規顧客の獲得を意識した工夫が行われている。また、若い世代が商店街に魅力を感じていないことや、新規参入の難しさは、商店街の構成メンバーを高齢者に固定化し、中心市街地活性化の足かせとなっている。さらに、商店街への帰属意識が高い店舗ほど厳しい経営状況にあることも明らかになった。

以上のような厳しい環境にあるなかで、売り上げを維持・上昇させている店舗は、「SNSの活用」を行っている。このような「時代の流れ」に対応するためには、高齢者世代と若い世代が協力することが必要であり、今後の木更津市中心市街

地の課題となる。

## 生活交通としての小湊鐵道が果たす役割と課題

**B類社会・渡辺 昂生**

鐵道は地域に影響を与える大きな要素であり、交通手段や観光資源など多様な面を併せ持つ。地理学では一つの要素に焦点を当てた論文は多いが、複数の観点から論じた論文は少ない。そこで、千葉県市原市と市内を走る小湊鐵道線を題材とし、鐵道交通が地域にどのような役割を果たしているか解明すべく研究を行った。

市原市は、千葉市の南部に位置する人口約 28 万人の市である。小湊鐵道線は市を南北に縦貫する鐵道で、北端の五井駅で JR 内房線に、南端の上総中野駅でいすみ鐵道線に接続している。

調査では、主に沿線の現地調査、列車乗降客数の実測、関係各所へのヒアリング、統計の分析を行った。現地調査では駅周辺の状況を記録したほか、乗降客数の実測時には性別・年齢層別に分けて調査した。ヒアリングは、市原市および小湊鐵道鐵道部の各所に、現状と現在の施策、今後の計画について伺った。統計の分析は、国勢調査や千葉県統計年鑑を中心に行った。このほか、より詳細に地域や交通の変化を見るため、市原市産業白書や出版各社が発行する鐵道時刻表なども併用した。

調査の結果、地域において小湊鐵道は生活交通として主に利用されていることが分かった。通勤利用も、通学利用よりは少ないが 30%台で推移しており、地方線区としては高い水準を維持している。また、学生の利用者は主に高校生で、大半が市原高校への通学に利用していること、利用者の多くが五井駅方面へ利用していることも傾向

として見られた。

一方で、沿線地域の人口減少や少子化が進んでいることもあり、用客数の減少が続いている。対応として、沿線南部の自然を生かした列車「里山トロッコ」が 2015 年から運転されており、利用客数は 2016 年に増加に転じた。鐵道会社としては、トロッコをきっかけに地元利用者を増やしたいと考えているが、行政は市街からの誘客を目指しており、足並みが乱れている。効果を高めるため、鐵道会社と行政のより密接な連携が求められる。