

# スポーツ・メガイメント開催都市における夜間経済の様相

—東京オリンピック 2020 前の変化に着目して—

池田 真利子\*

## 抄録

2025年の国際博覧会の大阪開催がパリにて決定した。東京オリンピック（以下、東京五輪）の開催（2020年、東京都および周辺地域）は次年に迫っており、3大メガスポートイベントの開催と併せて、2015年から2025年の約10年間は、いわば「メガイメント（Mega-events）黄金期」といえる。こうした五輪と都市との関係に関する学術的議論は、建造環境の変化や再開発、環境負荷等、ハード面を中心に構築されてきた。しかし、五輪による都市への影響はハード面に留まらず、ホスト社会の文化や法律、規範といったソフト面にも及ぶ。こうしたソフト面の変化において重要なものに、夜間経済振興とナイトライフ観光がある。これは、日本における観光産業の重要性の増加を背景に、従前の観光政策や観光資源が昼間（時間）を想定していたのに対し、夜間～早朝の観光資源を評価しようとするものである。例えば、バルセロナ五輪（1992年）では、それまで利用が積極的になされなかった湾岸地域を中心に、夕刻から夜間の利用が可能なウォーターフロント開発が行われ、夜間交通網の拡充が実施された。また、シドニー（2000年）やロンドン（2012年）でも同様に、夜間経済振興が整備され、夜間交通インフラの拡充が実施されている。こうしたヨーロッパ・オセアニアにおける夜間経済の評価は、脱工業化による課題に直面するポスト工業都市の成長戦略と不可分の関係にある。とりわけ、「ギガイメント（Giga-events）」と称される程に、他のメガイメントと一線を画す経済効果が見込まれる五輪は、ホスト社会へ多様な影響をもたらす。日本では、従前の交通網や簡易宿泊場所の充実も相まって夜間交通インフラの新整備は見受けられないものの、「夜」の観光資源を評価・利用する動き（例えば、風俗営業などの規制及び業務の適正化等に関する法律の緩和）や観光プロモーションが渋谷区・港区を中心に墨田区等でも確認されている。目下、MICE観光や統合型リゾートを巡る議論が過熱するなか、当該資源とも親和性の高い夜間経済は、今まさに東京・大阪を中核として評価されようとしている。そのため、ポスト五輪の成長戦略を見据えた都市の夜の変化への注目が学術の場から求められているといえる。

キーワード：夜間経済、ナイトライフ観光、都市の夜、メガイメント、音楽

\* 筑波大学芸術系 〒305-8571 茨城県つくば市天王台 1-1-1 筑波大学人間総合科学研究科世界遺産専攻

# The Rise of Night-time Economies

## in the Hosting Cities of Sports Mega Events

—Focusing on the urban transformation in the Pre-Olympic Era in Tokyo—

Mariko Ikeda \*

### Abstract

Osaka was declared host of the World Expo 2025 on November 23, 2018, in Paris. In addition, it can be said that together with the hosting of three mega sport events including the Tokyo Summer Olympics 2020, there is a “golden age of mega events” in Japan for approximately ten years between 2015 and 2025. As for the relationship of these mega events with the city, there is mainly an academic focus on “hard-infrastructures”, such as the modification and redevelopment of the building environment or the burden on the environment etc.. However, the Olympics not only gives influence on urban structures, but also “soft-infrastructures” of the host society such as culture, norms and laws. In this sense, the transformation of the urban night by hosting Giga- and Mega events are getting attention in the relationship with the promotion of the nighttime economies and nightlife tourism with the increasing importance of Japan’s tourism industry. For instance, for the 1992 Summer Olympics in Barcelona, city government has started to encourage night-time economies by revitalizing a waterfront and coastal area to make it usable even during the evening and night and by expanding the transportation network. In addition, city administrations in Sydney (2000) and London (2012) both promoted the nighttime economies through setting up policies and the transport infrastructure during the night. This evaluation of the night-time economies in Europe and Oceania is inseparably related to the growth strategies of post-industrial cities which are facing a similar issues such as deindustrialization. Especially, because the Olympic Games are called “Giga-events”, which are clearly separated from other mega-events with their expected economic effects on the host countries or cities, they cause a multitude of transformations both in hard- and soft infrastructures. In Japan, although with general convenient situation of the public transportation networks, improvement of traffic infrastructure in the night-time cannot be seen. However, evaluation of the “night” (e.g. the relaxation of the Entertainment Businesses Law) was started mainly in Shibuya and Minato as well as in Sumida Ward. For the promotion of MICE tourism and controversial integrated resorts, Tokyo and Osaka now recognize the economic potentials of night-time economies with its high affinity for such tourist attractions in the post-Olympic era. It is still necessary to conduct a further academic research on the transformation of urban night.

Key Words : Night-time Economies, Night-life Tourism, Urban Night, Mega Events, Music

---

\* University of Tsukuba, World Cultural Heritage Studies, Graduate School of Comprehensive Human Sciences, Tennoudai 1-1-1, Tsukuba-city, Ibaraki, Japan

## 1. はじめに

2018年11月23日にパリで開催された博覧会国際事務局総会において、2025年の国際博覧会の大阪開催が決定した。また、東京オリンピック（以下、東京五輪）の開催（2020年、東京都および周辺地域）は次年に迫っており、ラグビーワールドカップ（2019年、全国12都市）、ワールドマスターズゲームズ関西（2021年、未定）と併せて3大メガスポーツイベントの開催が決定している2019～2021年は「ゴールデンスポーツイヤー」と称される程である（間宮 2015；山口ほか 2018）。2015年から2025年の約10年間は、いわば「メガイベント（Mega-events）黄金期」であるといえよう。

この黄金期には、五輪レガシーへの意識のもと、メガイベントによる経済効果を見越した投資による都市改造が活発化しており、東京・大阪を含む日本の大都市圏においては、都心部のインフラ（再）整備や大規模再開発事業が活発化している。こうした都市のハード面における影響は、その肯定的側面（例えば、インフラ整備や投資増加に関しては、Chen and Tian 2015等、都市再生への貢献に関しては金子 2008、観光産業への波及効果に関しては、松本ほか 2013、開催地域におけるスポーツ機会の増加や地域への愛着の増加に関しては、関本・木村 2010；林 2015；原田 2002等、消費活動の活性化や雇用の創出に関しては、古市 2004等、多数）および否定的側面（例えば、メガイベントと都市間競争に関して、および地域におけるセキュリティ強化とその否定的影響に関しては、荒又ほか 2018；内海 2009、公的資金の投資先の地域的不平等性と政治・経済力学に関しては、半澤 2018；町村 2007、開発主義の民族性および男性性に関する論考は、有本 2016、環境への負荷増大に関してはChen and Tian 2015等、多数）が既存の研究において十分に指摘がなされてきたところである。

こうしたメガイベント誘致における肯定・否定派双方の見解とは別に、メガイベントはその後の都市の骨格を決める大規模構造再編において大きな役割を果たしてきた（Ikeda 2019）。例えば、高度経済成長期の最中に開催された東京五輪（1964年）開催時には、戦後の経済復興と高度経済成長期における人口増加のなか急速な都市域拡張と全国の鉄道・高速道路を中心とする交通インフラ整備が求められ、開催決定（1959年）から開催までの約5年間、急ピッチで開発が進められた。この一部には、河川景観を「損なう」首都高速道

路の河川上への整備や、当時生活排水等が流れ込んでいた中小都市河川の暗渠化を求めるものであったため、東京五輪（1964年）は環境負荷が大きなものであったとの視方が、日本のポスト成長期に出現してきた。

こうした流れのなかに、オリンピックあるいはオリンピック後の東京の成長戦略に関連し、「あるべき姿」へと戻ろうとする新たな開発意思が発現しつつある。例えば、二級河川の渋谷川再生事業がその一例である（Ikeda 2019）。同事業は、東急不動産とJR東日本、東京メトロが東京都に提案し、2013年6月に都市計画決定し、1964年に都市河川の上に築きあげられた都市を、再び「賑わい」のある河川空間に戻すための都市改造であり、現在、完成を迎えつつある（日本経済新聞、2014年5月30日）。同様に、首都高速の主要路線が高架される一級河川の日本橋川の景観の在り方を巡って議論が活発化している例もある。高架を撤去し、河川環境を復元する意思是、1964年の東京五輪とその時期の開発主義を結び付けられることにより、あたかもそれが開発主義ではないような印象を与えるが、上述のプロかコントラかの議論と同様、一筋縄ではいかない難しさを含む。また、「あるべき姿」は、管見の限り、日本橋川・神田川の河川浄化・再生を求める立場、水辺の再生と通りを含む地域の再生を求める立場によって定義・イメージが大きく異なり、その内容を個々で十分に吟味する必要がある。いずれにせよ、メガイベントと都市の関連性を究明する既存研究は、都市のハード面への注視が主体であるといえよう。そこには、開発・景観・環境等がキーワードとして挙がる。

他方で、五輪開催により変容するのは、インフラ・建造環境等のハード面に限らない。「ギガイベント（Giga-events）」と称される程に、他のメガイベントと一線を画す程の開催国・都市への経済効果が見込まれる五輪は、脱工業化による税収の減少と代替産業である観光産業への切り替えに悩むポスト工業都市の成長戦略において重要な役割を果たす（Simpson 2015）。

例えば、五輪開催を契機としてオーストラリアやイギリスでは、自国の観光プロモーションや、開催地域のイメージ向上が意識的に行われた。また、オーストラリア（2000年）、ギリシャ（2004年）、イギリス（2012年）では、中国人の団体観光ビザ発給を、オリンピック開催年～7年前に開始しており、五輪開催が観光国・観光都市への法律的整備の契機となっている<sup>1)</sup>。同様に、来訪客の増加を見越して規制緩和も顕在化しており、長田ほか（2015）によると、例えばオースト

ラリアでは空港法の改正と空港の民営化が五輪開催の4年前に、また、中国では外国企業の独立資本によるホテル建設の解禁が、またイギリスでは宗教的伝統に根差す祝祭日の営業規制緩和が行われており、経済事象に限らず、ホスト国の文化や宗教的慣習を変容させる一面がある。すなわち、こうした五輪によりもたらされるホスト社会のソフト面への影響は、前掲のスポーツの普及やスポーツを通じた地域愛着に留まらず（関本・木村 2010; 林 2015; 原田 2002）、地域社会の文化や規範（消費行動形態や消費の在り方も含む）にまで到達するのである。

こうしたソフト面（社会の文化・規範）における変容は、ハード面（施設整備や再開発等の物的環境整備）と同様に重要であり、ハード面が変容してもソフト面が追い付かなくては、ホスト社会にとっては無意味な変革となりかねない。例えば路上喫煙禁止条例は、東京都千代田区が2002年に初めて取り組んだ条例であるが、都内であっても行政の取り組みには温度差があった。しかし、2018年に東京都受動喫煙防止条例<sup>2)</sup>が制定され、都内の宿泊施設・飲食店等における全面禁煙が推奨されたことにより、宿泊施設や飲食店を運営する大手企業は軒並み同条例に対応する措置をとり、分煙・全面禁煙はこうした大手企業のサービス供給の一環として全国へと波及しつつある。こうした変化を海外からの来訪客の視点でみると、日本は喫煙文化において、五輪を契機に、より「配慮のある社会」へとソフト面が変化することになる。

こうした五輪によるソフト面の変化において非常に重要なものに、夜間経済振興とナイトライフ観光への注目がある（池田 2017）。これは日本における観光産業の重要性の増加を背景に<sup>3)</sup>、従前の観光政策や観光資源が昼間（時間）を想定していたのに対し、観光客の夜間～早朝の観光資源を評価しようとする動きである。しかし、執筆者の従前の議論では、メガイベント・ギガイベントの開催と開催国・地域における夜間経済への注目との関連性が推測に留まっていた。そこで本研究では、この課題に対して解を得るため、以下の研究目的を設定した。

## 2. 目的

本研究の目的は、五輪開催国・地域・都市（ホスト社会）におけるギガイベントのソフト面への影響を捉えるべく、オリンピックを代表とするスポーツ・メガイベント開催経験のある世界都市において、夜間経済の発展とメガイベント開催との関係性を明らかにするこ

とで、東京オリンピック（2020）までに発生し得る東京の多面的変化を予測する指標となすことである。

## 3. 方法

研究方法および手順は以下の通りである。本研究は上述の目的を明らかにするため、まず、①メガイベント・ギガイベント開催経験の有する都市を文献・メディア類より明らかにし、次いで②夜間交通インフラ整備を行う都市およびその背景の状況を調査し、③これらを通して、スポーツ・メガイベントと夜間経済の複層的な関連性を明らかにする<sup>4)</sup>。なお、文献調査では明らかにできなかった点に関して、国内外の行政や関連主体（観光コンサルティング会社を含む関連企業）への聞き取り調査（インタビュー調査・メールでの調査）を行い、情報を補足した。

## 4. 結果

### 4.1. メガイベントとギガイベント開催都市の特徴（調査①）

本研究の開始に当たり、メガイベントおよびギガイベント開催都市の一覧を表1に集約した（表1-a, 別添資料表1-a,b,c,d）。先行研究で提示されている三大メガスポートイベント開催都市の相互関連性は、2000年代以降顕著となっているが、管見の限りであるが、開催年と開催国・都市との関係性は、夏季オリンピックとラグビーワールドカップ、ワールドマスターズゲームズと冬期オリンピック間に認められる。なお、今回は三大メガスポートイベントに限定したが、その他のメガイベントとの関係性（例えば、ワールドマスター

表1 メガイベント・ギガイベントの概要

#### a) 夏季オリンピック開催国・都市

夏季オリンピック		
開催年	開催国	開催都市
1988	韓国	ソウル
1992	スペイン	バルセロナ
1996	アメリカ	アトランタ
2000	オーストラリア	シドニー
2004	ギリシャ	アテネ
2008	中国	北京
2012	イギリス	ロンドン
2016	ブラジル	リオデジャネイロ
2020	日本	東京
2024	フランス	パリ
2028	アメリカ	ロスアンゼルス

観光の重要性の増加  
夜間経済への意識

※開催年が3年以内のイベントを色掛けして表示した。



b) ラグビーワールドカップ開催国・都市

ラグビーワールドカップ	
開催年	開催国
1987	オーストラリア／ニュージーランド
1991	イギリス／フランス
1995	南アフリカ
1999	ウェールズ
2003	オーストラリア
2007	フランス
2011	ニュージーランド
2015	イギリス／フランス
2019	日本
2023	フランス

c) ワールドマスターズゲームズ

ワールドマスターズゲームズ		
開催年	開催国	開催都市
1985	カナダ	トロント
1989	デンマーク	複数
1994	オーストラリア	ブリスベン
1998	アメリカ	ポートランド
2002	オーストラリア	メルボルン
2005	カナダ	エドモントン
2009	オーストラリア	シドニー
2013	イタリア	トリノ
2017	ニュージーランド	オークランド
2021	日本	関西

d) 冬季オリンピック

冬季オリンピック		
開催年	開催国	開催都市
1988	カナダ	カルガリー
1992	フランス	アルペールビル
1994	ノルウェー	リレハンメル
1998	日本	長野
2002	アメリカ	ソルトレークシティ
2006	イタリア	トリノ
2010	カナダ	バンクーバー
2014	ロシア	ソチ
2018	韓国	平昌
2022	中国	北京

※開催年が3年以内のイベントを色掛けして表示した。

ズゲームズと万博等)も十分に想定される。なお、オーストラリアのGDPに占める観光産業の割合は約5.2% (2011年)と日本より高いが、1990年代後半には7.5%程であったのに対し、同割合は徐々に減退しつつある (自治体国際化協会 2014)。他方で旅行者客数は

2003年より大幅に増加しており、とりわけオーストラリア国内で最大の人口を有するシドニーは、金融都市としての側面と同時にあるが、首都であること、トランジット客等の影響もあり、観光客数も国内最多である。シドニーを含むニューサウスウェールズ州(以下、NSW州)は、連邦政府の観光戦略であるTourism 2020に基づき、アボリジニ観光を促進させるAboriginal Tourism Action Plan、中国人観光客に特化した観光経済強化を目標とするChina Tourism Strategy 2012-2020の他に、クルーズ船誘致事業を実施したり、光と音の祭典(2009年)を行うなど、港湾都市としての特性を活かした夜時間の観光誘致事業を積極的に行う(自治体国際化協会 2014)。すなわち、シドニーに則して考えるならば、脱工業化の直接的な解決策としてのメガイベント開催というより、例えばメルボルンとの都市間の緊張関係(あるいは1956年に開催されたメルボルン五輪との比較という対外的な緊張関係の演出)やギガイベントの潜在的経済力<sup>5)</sup>、あるいは都市イメージの向上(例えば、スポーツ国家sporty nationとしての演出に関してはMagdalinski 2000)を行う。

むしろ、脱工業化の進展と不可分の関係にあるのはロンドン(2015年)とパリ(2023年)であり、両市はヨーロッパの都市別国際観光客数において首位に位置する観光都市である。「都市ランキング」<sup>6)</sup>において、東京を含めるこれら3都市で上位4位を占める。この3都市(ニューヨークを含めて4都市)は、東京都が都市政策において強く意識している都市群であり、夜間経済を巡る動向においてもおそらくこれら都市との比較検討が行われるであろう(渋谷区への聞き取り調査に基づく)。なお、これらの都市は人口一極集中が顕在化しているという特徴を併せ持つ(森記念財団 2018)。

4.2. 夜間交通インフラ整備を行う都市およびその背景的状况(調査目的②)

メガイベントの開催年と開催都市を概観した結果、ロンドン、東京、パリでは脱工業化の進展や観光産業の相対的地位の上昇に伴い、2010年代以降、複数のスポーツ・メガイベントが同一国・都市で開催される流れとなってきた(4.1.)。例えばイギリス(2012年)では、オーストラリア五輪後のマーケティングや投資の不足による五輪後の成長頭打ちの経験を踏まえ、ロンドン五輪約3年間の観光プロモーションを行い、継続的成長を意識した政策を行った。ロンドン市における夜間経済およびナイトライフ観光政策は、この一部に位置付けられるものであり、例えばロンドン地下鉄

表2 世界の都市における鉄道・地下鉄・バスの運行状況

都市名	開始年	平日		週末(金・土)	
		通常運行時間	夜間運航種類 (路線数)	通常運行時間	夜間運航種類(路線数)
ニューヨーク	不明	24時間	全路線	24時間	全路線
シカゴ	不明	24時間	地下鉄(2線)	24時間	地下鉄(2線)
ストックホルム	不明	5:00~00:30	深夜バスのみ	24時間	全路線
ベルリン	2003	4:00~1:00	深夜バスのみ	24時間	全路線
コペンハーゲン	2009/2002	24時間	地下鉄(全路線)	24時間	地下鉄(全路線)
ロンドン	2016	5:00~1:00	深夜バスのみ	24時間	地下鉄(5線)

(調査により作成)

※コペンハーゲンの場合、週末の24時間運行は2002年、平日の24時間運行は2009年に開始した。

は、2016年8月より金曜・土曜の週末のみ夜間地下鉄(The Night Tube)の運航を開始した。この背景には、2000年代以降の週末夜間営業への需要増加があったという(Transport for London)。夜間地下鉄の就航は、ラグビーワールドカップの主催と偶然にも一致したとされており(Transport for London 2014)、EU域内の週末観光の増加を背景にロンドン市がメガイベントの開催前後に夜間観光を意識した政策を開始したのは必然であり、大都市が24時間経済を指向することの現れであると看取できる。現在、都市部の地下鉄24時間運航を行っているのはニューヨーク、シカゴ、ストックホルム、ベルリン、コペンハーゲン、ロンドンであり、そのほかにパリが運航を検討中である(Volretta 2014)(表2)。なお、ロンドン・パリを含む世界都市とメガイベント開催、および夜間経済との関係性は、目下出版物にまとめている最中であり、民間企業への調査協力をを行っている関係から現時点での公表を避け、本財団に追って報告させて頂きたい。こうした世界の都市における夜間経済への潮流のなか、東京都は2017年初

頭に、「旅行者誘致を巡る都市間競争が激しさを増す中、新たな視点に立ち、「ナイトライフ観光の推進」が必要であること、また、「東京での夜間の時間帯の観光」および「都内のナイトライフのモデルルート」作成や海外への情報発信」の必要性や、その可能性を提示した(東京都 2017)。こうした背景には、ポスト・オリンピックの文脈、すなわち観光庁・国土交通省が取り組むMICE観光や2016年12月15日に成立した、「特定複合観光施設の整備の推進に関する法律(以下、IR推進法)」の成立、それと関連した湾岸エリアの開発意識もある。今後、都市間競争の苛烈化において、都市イメージの向上やIT企業、若年層などの鍵概念において、「都市の夜」は大きく変容していくであろう(図1)。

### 5. まとめ：調査目的③

本研究では、オリンピックを代表とするスポーツ・メガイベント開催経験のある世界都市の夜間経済の発展とメガイベント開催との関係性がとりわけ2010年代顕著であり、また当該時期における開催都市が夜間経済政策に力を入れていることの一部が明らかとなった。東京オリンピック(2020)までに発生し得る東京の多面的変化のなかで、とりわけ「夜」の時間を有効に活用しようとする流れは、既に渋谷区、港区を中心として確認されており、今後は都市間競争のみならず、都市内競争(東京であれば23区間競争等)が夜の観光資源を中心に苛烈化する可能性もある(図2)。

他方で、ロンドン五輪による経済効果の内訳をみると、大会準備及び閉会後の建設工事等の割合が全体の82%を占めており、観光業の割合は全体の12%程度に留まる(Oxford Economics 2012)。すなわち、観光関連産業は五輪開催後のホスト国経済においてより重要な意味をもち得るのであり、EU域内におけるヒト・モノ・情報の自由な移動を前提とし、域内都市間競争



図1 銀座のクラブで開催されたストリートスポーツ(ダンス)イベントの様子(2018年6月30日、池田撮影)



図2 スカイツリー展望デッキにて開催された Skytree Disco の様子  
(2019年2月22日, 池田撮影)

において互いに意識し合うロンドンやパリにとって、五輪後の経済成長の持続とそのための観光産業振興は必須なのである。なお、イギリスはロンドン五輪開催後の2016年6月にEUからの離脱(通称, Brexit)を表明したが、これを巡る重要な争点として域内自由が課題であったことは記憶に新しい。観光や観光に関連する労働力がヨーロッパの都市経済において重要性をもつなか、ロンドン市民あるいはイングランドの若年層と、ロンドン郊外・イングランド地方部がBrexitに対して異なる意見をもっていたことの理由の一端が伺える。

夜間経済およびナイトライフ観光が、ポスト五輪の、かつ真に持続可能なレガシーと成り得るのか、引き続き「都市の夜」に関する学術的研究が求められるといえよう。

なお、本研究目的①の結果に関しては、本報告書1章のほか Ikeda (2019) に、また、目的②の結果に関しては、池田 (2018a) や太田ほか (2018) にまとめ、本研究助成を使用し池田 (2018b) 等を発表した。

#### 【注】

- 1) 両者の直接的因果関係は定かではないが、少なくともポスト工業都市における観光戦略において、ギガイベントは極めて重要な位置にあることが理解できる。
- 2) 同条例は東京五輪開催年の2020年4月に全面施行される予定である。
- 3) 日本のGDPに占める観光産業の寄与額の割合は、2.6% (2015年) から3.0% (2026年) と増加する見込みである(トラベルボイス, 2016年5月10日)。

- 4) 当初の研究計画では、ロンドン市での現地フィールドワークを行い、夜間経済の具体性に関して調査すること、また補足的にロンドン市や東京都において夜間開催されるスポーツイベントの実態や具体性を調査する予定であったが、研究者の所属変更に伴いより研究実現性の高い本研究計画へと若干の修正を行った。
- 5) 2002年のシドニー五輪における経済効果の50~60%は観光であったという報告もある(本保2015)。
- 6) 文化的指標や公共の安全性、観光地文化等から成る28指標に基づき、森記念財団が都市ランキングを独自に作成している。なお、同ランキングを策定する際の指標に関する評価を考えると、客観的数値として判断するよりも、「いかに観光客を誘致するのに適しているのか」を説明するために使用されている指数であることに配慮する必要がある。

#### 【参考文献】

- 有本健 (2016) : なぜスポーツが問題なのか? —レス・バック氏との対話—。スポーツ社会学研究, 24(1): 7-18.
- 荒又美陽・大城直樹・山口晋・小泉諒・杉山和明 (2018) : 東京オリンピックに向けて考える—グローバル化, 都市・地域開発, セキュリティー。E-journal GEO, 13(1): 273-295.
- 池田真利子 (2017) : 世界におけるナイトライフ研究の動向と日本における研究の発展可能性。地理空間, 10(2): 17-33.
- 池田真利子 (2018a) : 『アーバニスタディーズ』より「都市の夜の地理」。地理空間, 1(2): 145-164.
- 池田真利子 (2018b) : アンダーグラウンドからスタートアップへ: ベルリンのクラブシーンを巡る動向。日本地理学会秋季学術大会, 2018年9月。
- 内海和雄 (2009) : オリンピックと資本主義社会4: オリンピック批判・否定論の検討。人文・自然研究, 3: 4-70.
- 太田 慧・飯塚 遼・池田真利子 (2018) : 東京における新たな若者向けナイトライフ観光の具体性。地理63(9): 40-47.
- 長田充弘・長島麻由実・倉知善行・三浦弘・川本卓司 (2015) : 2020年東京オリンピックの経済効果。日本銀行調査統計局調査論文。
- 金子史弥 (2008) : 英国における「スポーツイベントによる都市再生」シェフィールド市を事例にして。一橋大学スポーツ研究, 27: 41-48.



- 自治体国際化協会 (2004) : オーストラリアにおける観光政策. Clair Report, 399.
- 関本ゆう・木村和彦 (2010) : デモンストレーションとしてのスポーツ行事に見る国体のスポーツレガシー. スポーツ産業学研究, 20(1): 131-138.
- 東京都 (2017) : PRIME 観光都市・東京ー東京観光産業振興実行プラン. 東京都.
- トラベルボイス (2016) : 観光産業がもたらす日本経済への影響を算出, 10 年後に 16 兆円超、総雇用者数 500 万人超にーWTTC 予測. トラベルボイス, 2016 年 5 月 10 日.
- 日本経済新聞 (2014) : 半世紀ぶり地上に姿、渋谷に復活するか「春の小川」. 日本経済新聞, 2014 年 5 月 30 日.
- 林直也 (2015) : スポーツへの愛着が地域愛着や地域コミュニティ活動への参加意欲に及ぼす影響に関する研究. Human Welfare, 7(1): 59-70.
- 原田宗彦 (2002) : スポーツイベントの経済学ーメガイベントとホームチームが地域を変える. 平凡社.
- 半澤誠司 (2018) : 誰のためのリオデジャネイロ五輪であったか?. E-journal GEO, 13(1): 296-311.
- 古市勝也 (2004) : プストス・ナサリオ: スポーツによるまちづくりの『経済効果』評価導入の背景と効果に関する一考察. 生涯学習研究センター紀要, 9: 41-56.
- 本保芳明・原 辰徳: 東京五輪からみた観光政策・研究の過去・現在・未来. サービスロジー, 1(4): 4-13.
- 町村敬志 (2007) : メガ・イベントと都市空間. スポーツ社会学研究, 15: 3-16.
- 松本耕二・岡安功・渡辺泰弘・内海和夫 (訳) (2013) : マイク・ハギンズ教授講演ノート「スポーツツーリズム」. 広島経済大学研究論集, 36(2): 101-110.
- 間宮義之 (2015) : 奇跡の3年 2019・2020・2021 ゴールデンスポーツイヤーズが地域を変える. 徳間書店.
- 森記念財団 (2018) : Global Power City Index 2018. 世界の都市総合力ランキング概要版. 一般財団法人森記念財団都市戦略研究所.
- 山口志郎・押見大地・福原崇之 (2018) : スポーツイベントが開催地域にもたらす効果: 先行研究の検討. 体育学研究, 63: 13-32.
- Chen and Tian (2015) : Comparative Study on Residents' Perceptions of Follow-up Impacts of the 2008 Olympics. Tourism Management, 51: 263-281.
- Magdalinski, T. (2000) : The Reinvention of Australia for the Sydney 2000 Olympic Games. The International Journal of the History of Sport, 17(2-3): 305-322.
- Oxford Economics (2012) : The Economic Impact of the London 2012. Oxford Economics. <https://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/129049>
- Simpson, D. (2015) : Sports Mega-events: What Are They?. CABI Leisure Tourism. <https://www.cabi.org/leisuretourism/news/24421>
- Transport for London: The Night Tube. <https://tfl.gov.uk/campaign/tube-improvements/what-we-are-doing/night-tube> Transport for London (2014): 'Historic' New Night Tube Service. <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2014/september/-historic-new-night-tube-service>

この研究は笹川スポーツ研究助成を受けて実施したものです。

