

第3章

地域のインフラを活用した 観光の可能性

日本大学理工学部まちづくり工学科教授 阿部 貴弘

1 インフラツーリズムとは

(1) インフラを活用した観光の系譜

近年、インフラを対象とした観光が注目を集めている。釈迦に説法ではあるが、インフラとはインフラストラクチャーの略であり、一般に産業や社会生活の基盤となる施設をさす。具体的には、道路・鉄道・港湾・ダムなど産業基盤の社会資本、および学校・病院・公園・社会福祉施設等の生活関連の社会資本などをいう¹。このうち、観光対象として着目されているのは、おもに前者の産業基盤に関わる社会資本であり、いわばどの地域にも存在するインフラである。そうした当たり前のインフラが観光対象になるということはつまり、大枚をはたいて新たに集客施設を建設したり、無理矢理に観光資源開発を進めたりせずとも、足元を見つめ直すことで、観光資源の原石を見出す可能性があるということである。国は現在、こうしたインフラを対象とした観光を“インフラツーリズム”と称して、強力にバックアップしている。

ところで、インフラを対象とした観光は、なにも今に始まったことではない。

江戸時代にはすでに、錦帯橋（山口県岩国市）や猿橋（山梨県大月市）などの奇橋が観光対象となっていたし、江戸を例にとれば、『名所江戸百景』などの浮世絵や『江戸名所図会』などのいわゆる観光ガイドブックには、水道橋²や大洗堰³をはじめとする数々のインフラが取り上げられている。

1 新村出編（2018）『広辞苑 第七版』岩波書店

2 神田川を渡すために架橋された神田上水の水道橋。歌川広重『東都名所 御茶之水之図』として描かれているほか、『江戸名所図会 1巻』には「御茶の水 水道橋 神田上水懸樋」として掲載されている。

3 神田川から神田上水を取水するために設けられた洗堰。『江戸名所図会 4巻』には「目白大洗堰」として掲載されている。

一方、明治から大正にかけて、西洋の近代技術を駆使したインフラが各地に建設されると、そうしたインフラが生み出す新たな風景が人々を惹きつけた。石造二連アーチ橋として1911年に竣工した日本橋（東京都中央区）をはじめ、この時代、実に様々なインフラが絵葉書の題材として取り上げられている。

昭和に入ると、戦災復興や高度経済成長、さらに東京オリンピックをはじめとする大規模な国際的イベントの開催などを背景として、大規模インフラが次々と誕生した。戦後復興の象徴ともいえる西海橋（長崎県佐世保市／西海市）や黒部ダム（富山県立山町）などは、誰もが知る観光資源である。また、伊豆スカイライン（静岡県函南町／伊豆市）やいろは坂（栃木県日光市）など、走ること自体が観光目的化するような道路もこの時期に建設された。

その後、昭和から平成にかけて、本州四国連絡橋や青函トンネルなど、世界に誇るべく我が国の建設技術の粋を集めたインフラや、ベイブリッジやレインボーブリッジなど、都市のシンボルとなるインフラが続々と建設され、それらはいまなお多くの観光客を集めている。

こうしたインフラを対象とした観光の系譜の中で、現在、国が押し進めるインフラツーリズムには、はたしてどのような特徴があるのであろうか。

(2) インフラツーリズムとは

インフラツーリズムは、2013年にまとめられた『観光立国実現に向けたアクション・プログラム』において、ニューツーリズムの一つとして位置付けられた。その後、2016年には「インフラツーリズム PORTAL SITE」が開設されたほか、同年に策定された『明日の日本を支える観光ビジョン』や以後毎年策定されている『観光ビジョン実現プログラム』では、「地域振興に資する観光を通じた

インフラの活用」が掲げられている。さらに、2018年には関連省庁や学識者で構成される「インフラツーリズム有識者懇談会」が設置された。そこでは、インフラツーリズムのあり方や推進方策等が議論され、その成果は『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』（国土交通省、2019）にまとめられている。

こうした黎明期にあるインフラツーリズムを明確に定義づけることは難しい。先の『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』では、インフラツーリズムを「インフラへの理解を深めていただくため、普段訪れることのできないインフラの内部や、日々変化する工事中の風景などの非日常を体験するツアーを展開することにより、地域に人を呼び込み、地域活性化に寄与することを目指すもの」⁴としている。つまりインフラツーリズムは、観光を手段として、来訪者に対してインフラの役割や機能等の理解を促進するとともに、回遊行動を促すことで、来訪者のインパクトを周辺地域の活性化に波及させようとする取組みと見ることができる。

一方、近年、インフラの整備効果としてストック効果に対する関心が高まっている。インフラの整備効果は、フロー効果とストック効果に大別される。フロー効果は、「公共投資の事業自体により、生産、雇用、消費等の経済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果」であり、ストック効果は、「インフラが社会資本として蓄積され、機能することで継続的に中長期的にわたり得られる効果」である⁵。インフラの整備効果を高めるためには、ストック効果を最大化することが重要であり、その取組みの一つとしてインフラツーリズムが位置付けられている。

すなわちインフラツーリズムは、結果として、あるいは意図せず

4 国土交通省総合政策局編（2019）『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』、8頁

5 国土交通省（2015）『国土交通白書 平成27年度版』、45頁

してインフラ単体が観光対象となった過去の実組みとは異なり、ストック効果や周辺地域への波及効果の発現という明確な目的意識をもって、インフラを観光対象としようとする取組みである。こうしたインフラツーリズムへの理解を深めるため、インフラツーリズムに関心が集まる背景や現状の実組みと課題、そしてインフラツーリズムの魅力と今後の期待について考えてみたい。

2 インフラツーリズムの背景

(1) 大規模自然災害によるインフラへの関心の高まり

バブル期以降しばらく、「ダムは無駄」「コンクリートから人へ」といったフレーズに象徴されるように、広く社会にインフラの負のイメージが蔓延していた。しかし、近年は比較的フェアに、本来のインフラの役割が評価されるようになってきた⁶。これはおそらく、東日本大震災以降頻発する大規模自然災害が、人々のインフラへの関心を高めていることが一因であろう。災害が他人事ではなく、安全で安心な日々の暮らしを支えるインフラについて、自分のこととして見つめ直そうとする気運が高まったとみることができる。津波や高潮を防ぐ防潮堤の位置や高さはどのように決められるのか、治水を担うダムの放流はどのようなルールで行われるのか、土石流を防ぐ砂防堰堤にはどのような機能があるのかなど、いままでさほど気にすることのなかったインフラの役割や機能に対する関心の高まりが、インフラに対するフェアな評価や、インフラツーリズムへの興味を喚起しているのである。

6 土木学会誌1月号特集担当班 Team-Media (2014)「土木のイメージ変遷年表」『土木学会誌』Vol. 99 No.1、22～23頁

(2) 土木マニアの存在

次に、熱心なインフラファン、いわゆるマニアの存在を挙げることができる。ダムマニアをはじめ、橋マニア、ジャンクションマニア、さらに石積みマニアや暗渠マニアに至るまで、インフラの施設類型をほぼ網羅する幅広いマニアが存在する。少し大きな書店の専門書コーナーに行けば、そうしたマニア向けともいえる数々の書籍や雑誌、写真集が並び、時には平積みすらされている。また、書店に行かずとも、たとえばインターネットで“ダムマニア”と検索してみると、マニアが発信する、あるいはマニア向けの様々な情報サイトや動画サイトがヒットする。そうした豊富な情報が源となり、さらなるファンの掘り起こしが進んでいるのかもしれない。

一方、他人とは違う体験をしたい、あるいはいわゆるインスタ映えする写真を撮りたい人々も、マニアの情報に触発されて、ダムや橋梁などのインフラを訪れるようになる。実際にインフラを訪れてみれば、その構造美に気づくであろうし、さらにその役割や機能を知れば、日常生活とのつながりを意識し、見た目にとどまらないインフラへの関心が芽生えることになろう。

(3) 観光ニーズの多様化とリアリティ

これらと並行して、観光ニーズの多様化もインフラツーリズムを後押ししている。公園などの一部の施設を除いて、インフラは集客を主目的とする施設ではなく、日常の安全で安心な暮らしを支えるための現役施設である。つまり、テーマパークのアトラクションとは異なり、インフラには他の観光施設にはないリアリティがある。そのリアリティこそが、本物志向の、あるいは知的好奇心の高い観光客を惹きつけているのではないか。少しややこしいが、日常生活を支えるインフラが、非日常の体験を提供しているのである。

3 インフラツーリズムの現状と課題

(1) インフラツーリズムの現状

こうしたインフラツーリズムの背景にある観光客のニーズを、それを推進しようとする行政はどのように受け止めているのであろうか。ここで、国土交通省が運営する「インフラツーリズム PORTAL SITE」(以下、ポータルサイト)の掲載事例をよりどころとして、インフラツーリズムの現状を簡単に確認しておきたい。

まず、インフラツーリズムを実施している施設の分野別施設数、来訪者数、さらに1施設当たりの来訪者数を示したものが、それぞれ図3-1～3である⁷。これを見ると、ダムを集客が圧倒的に多いが、これはダムの立地および施設特性が優位に働いているためであろう。道路や河川とは異なり、ダムは堤体やダム湖、管理施設などの諸施設が面的に集約しており、その規模も大きく、さらに周辺も含めて管理者が管理する敷地であることが多い。また、ダム建設にあたっては、周辺環境整備を伴うことも多い。つまり、ダム管理者は自分の敷地で、しかも多彩なメニューで来訪者をもてなすことができるのである。さらに、ダムカード人気にも表れているように、地形条件等から堤体の形態が一つひとつ異なる点も、来訪者にとっては魅力なのかもしれない。加えて、放流や堤体内部の見学など、いわゆる非日常の体験も提供することができる。ダムの役割や機能についても、説明すべき内容に事欠かないし、周辺自治体等とうまく連携すれば、ダムを拠点として、周辺の観光資源に観光客をいざなうこともできよう。そうした多様な魅力が、集客につながっているのである。

7 国土交通省総合政策局編 (2019)『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』、5頁

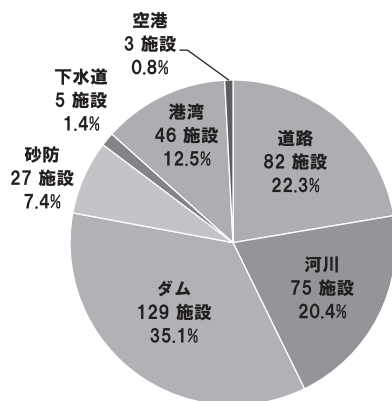


図3-1 インフラツーリズムポータルサイト掲載施設数
(2017年, 367施設)

出典：国土交通省総合政策局編（2019）『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』を基に筆者作成

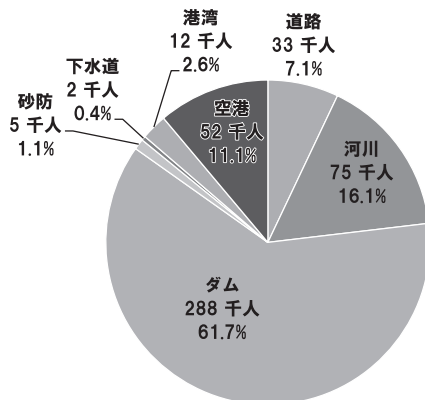


図3-2 インフラツーリズムポータルサイト掲載施設の
来訪者数
(2017年, 467千人)

出典：国土交通省総合政策局編（2019）『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』を基に筆者作成

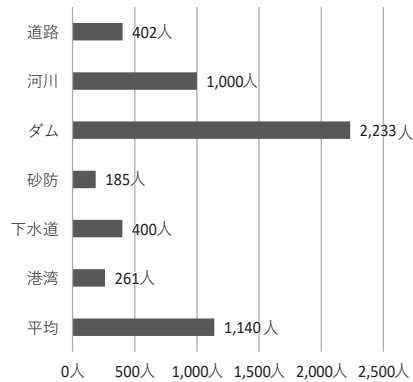


図3-3 1施設当たりの来訪者数（空港を除く）

出典：国土交通省総合政策局編（2019）『インフラツーリズム拡大の手引き－試行版－』を基に筆者作成

一方、道路や河川などの他分野の施設は、いまのところダムに比べて少々分が悪い。特に道路は、そもそも円滑な交通を支えることを目的とした施設であることから、管理者が采配を振るうことのできる道路区域の中で勝負する限り、ダムのような観光拠点としての役割を期待することは難しい。しかし道路は、観光客の移動を支える重要なインフラであるとともに、近世以来、我が国には移動中の風景や風物を楽しむ文化も根付いてきた。また、先に見た伊豆スカイラインや日光のいろは坂のように、そこを走ること自体が観光目的化しているケースもあれば、熊野古道やお遍路のように、かつての巡礼の道を歩くこと自体が観光目的化しているケースもある。加えて、トランジットモールやパークレットなど、市街地の道路を使い直して来訪者を増やそうとする取組みも浸透しつつあるし、さらにサービスエリアや道の駅に、インフラツーリズムの拠点としての役割を期待することもできよう。つまり、工夫次第で今後の伸び代が大きいとみることもできる。

続いて、こうした現状にあるインフラツーリズムの課題について

みてみよう。

(2) インフラツーリズムの課題

ア 管理者の負担

まず指摘すべき課題は、インフラの管理者の負担である。現状では、管理者が主体的にインフラツーリズムに取り組むというよりも、「なぜ観光客を受け入れなければならないのか?」、「どのように対応すればよいのか?」といった疑問を抱きながら取り組んでいる施設も少なくない。しかしこれは、当然のことといえよう。管理者にとって管理下のインフラは、その主たる機能を発揮すべく適正かつ適切に運用すべきものであるが、そこに突然多数の観光客を受け入れることになったとしたら、困惑するのも当然である。来訪者の安全確保にはじまり、誰が対応するのか、何を見せるのか、どのようにもてなすのか、さらに民間旅行会社や周辺自治体と何をどう調整するのか等々、おそらく検討すべき事柄は尽きないであろう。それまでの所掌事務に加え、これらの事項を新たに検討しなければならないとなると、その負担の大きさは想像に難くない。

今後、よりいっそうインフラツーリズムを推進していくのであれば、インフラの機能の一つとして観光を明確に位置付けるとともに、そのための予算措置や人材の確保、推進体制の構築等を検討する必要がある。具体的には、管理者が片手間で取り組むのではなく、より主体的に取り組むことのできるよう、インフラツーリズムを所掌事務とするポストを各施設単位もしくは流域等の単位で設置したり、観光振興施策に係るアドバイザーはもとより、観光に資する施設整備に係るアドバイザーとしての人材（専門家・有識者）を確保・登用したりすることも有効であろう。

イ 公益と私益の調整、推進体制

次に、公益と私益の調整に関わる課題がある。インフラは公益施設であるが、観光関連企業などの民間企業にとっては、インフラを利用して収益を上げる必要がある。そこで、公益と私益の調整を担うことのできるDMOなどの公益性の高い観光推進団体が、インフラツーリズムをけん引することが望ましいかもしれない。また、インフラの第一義的な役割（ダムであれば治水・利水）や公益性に配慮しつつ、観光資源として利活用する際の協議・調整体制を整えておくことも重要となろう。こうした課題に関しては、今後ケーススタディなどを重ね、ノウハウを蓄積していく必要がある。

たとえば、東京湾口のほぼ中央の海上に位置する東京湾第二海堡⁸を活用したインフラツーリズムでは、複数の関係者間の調整組織として第二海堡上陸ツーリズム推進協議会を設置し、関係者間の連絡・調整を実施しているほか、ツアー日程等の調整を円滑に進めるための仲介組織として東京湾海堡ツーリズム機構を選定している。

ウ もてなし方

さらに、来訪者に何を伝えるのか、どのような体験を提供するのか、という点も大きな課題である。インフラツーリズムの主目的は、観光を通してインフラの役割に対する理解を促進することであり、加えて、いわゆるインフラのストック効果の観点から、周辺地域の振興に寄与することである。近年の観光では、観光体験におけ

8 海堡とは、砲台を設置するために築造された海上の人工島である。東京湾口には、首都東京の防衛を目的に、明治から大正にかけて、第一から第三まで3つの海堡が築造された。このうち第二海堡は、1889（明治22）年7月に着工、1914（大正3）年6月に竣工し、これまで一般の上陸は許されていなかったが、インフラツーリズムの一環で、2018年から上陸ツアーが開始された。

るテーマやストーリーが重視されるが、インフラツーリズムの場合、その目的に立ち返ると、インフラ単体の役割や機能を紹介するだけではなく、関連施設や周辺地域への波及を加味したテーマやストーリーの展開が欠かせない。たとえば、ダムであれば流域の関連施設や受益範囲を意識したり、道路であれば広域ネットワークを意識したりするなど、各インフラを整備する際の企画・構想段階を念頭にテーマ設定を試み、それらを軸に周辺へと波及させていくストーリーを構築することが肝要である。

その際、個々のインフラの特性を見極めたうえで、観光資源としての位置づけを明確にし、その位置づけを踏まえて、周辺自治体等と連携・役割分担を検討すべきであろう。平たく言えば、当該インフラを客寄せパンダ的な目玉資源として位置付けるのか、観光周遊ルート上の一観光資源として位置付けるのかによって、体制や役割分担も変わってくる。

また、インフラの役割や機能を来訪者に説明・解説する際、その説明・解説内容が極めて重要であることから、管理者が片手間で説明するのではなく、技術的なことも含めて説明・解説することのできるインタープリターの養成も急務ではないか。

ただし、忘れてはいけないのは、来訪者に対してインフラの役割や機能等の理解を促進することが、インフラツーリズムの第一目的であるということである。たとえば集客のためにテーマパーク型の拠点整備をすることは、観光振興策としては上等であっても、必ずしもそれがインフラツーリズムの目的にかなっているとは限らない。また、おそらく非日常性を意識して、インフラツーリズムにおける道路の事例として工事現場見学が多数を占めているが、たしかに道路の役割や機能を説明するうえで工事現場は最良の場所ではあるけれども、持続性の観点からすれば、非日常性を意識しすぎず、供用中の道路における施策展開にも期待したい。

4 インフラツーリズムの魅力と期待

(1) インフラツーリズムの魅力

ここまで見てきたインフラツーリズムの現状と課題を踏まえ、今後の取組み展開に資するよう、インフラツーリズムの魅力について考えてみたい⁹。

まず、少々古いデータにはなるが、ポータルサイトが開設された最初期にあたる2016年8月31日時点で、同サイトに掲載されていたインフラツアーを紹介するツアーパネル（53枚）および民間ツアー（17件）を対象に、管理者やツアー主催者がどのような魅力を売りにしているのか、見学会やツアーの魅力を抽出・整理する。

一方、世界遺産観光に象徴されるように、歴史資源を観光対象としたヘリテージツーリズムへの関心も高まっている。なかでもインフラの一つである土木遺産を例にとると、土木学会が認定する選奨土木遺産を中心として、観光やまちづくりへの活用が模索されている。すなわち、そうした土木遺産は、インフラツーリズムとヘリテージツーリズムの双方の魅力を兼ね備えた観光対象といえよう。

そこで、やや乱暴な比較にはなるが、ポータルサイトと同じ2016年8月31日時点で認定されていた土木学会選奨土木遺産（全323件）を対象に、施設管理者等が土木遺産を活用したインフラツーリズムを実施する際の魅力を抽出・整理し、それらをポータルサイト掲載事例の魅力と比較することで、インフラツーリズムの魅力を特徴づけたい。

9 久松賢生・阿部貴弘（2017）「インフラツーリズムの魅力に関する基礎的研究」『土木学会土木史研究講演集』Vol.37、125～132頁

ア ポータルサイト掲載事例の魅力

まず、ポータルサイトに掲載されていたツアーパネルおよび民間ツアーそれぞれの記載内容から抽出・整理した魅力が図3-4および図3-5である。

これらを見ると、ツアーパネルでは、「普段は入れない場所の見学」や「期間限定の工事現場の見学」「施設内での操作・実体験」といった“珍しさ”を魅力とする事例が多く、加えて、「対象物のスケールの体感」や「通常と違った視点からの眺望」「絶景の眺望」といった“非日常の体験”を魅力とする事例も多い。一方、インフラツーリズムがねらいとする、「他の観光資源の見学」といった周辺地域との連携を意識した魅力は比較的少ない。また、「期間限定の工事現場の見学」については、インフラの理解にはつながるものの、工事が竣工すれば観光対象ではなくなることから、持続的な魅力であるとは言い難い。

民間ツアーでは、ツアーパネル同様、「珍しさ」や“非日常の体験”を魅力とする事例が多い。一方、ツアーパネルに比べ、フェリーや水陸両用車といった「非日常的な乗り物に乗った散策」を魅力とする事例の割合が高く、これは民間の有料ツアーならではの魅力である。なお、ツアーパネル同様、周辺地域との連携を意識した魅力は少ない。

こうしたツアーパネルおよび民間ツアーにおいて、魅力と構造物種別との関係を見ると、やはり「ダム」に幅広い魅力が付加されており、なかでも、「普段入れない場所の見学」「対象物のスケールの体感」「絶景の眺望」といった、珍しさや非日常の体験を魅力とする事例が多い。一方、「道路」では「期間限定の工事現場の見学」、「港湾」では「通常と違った視点からの眺望」および「非日常的な乗り物に乗った散策」といったように、魅力に偏りがみられる構造物種別もある。

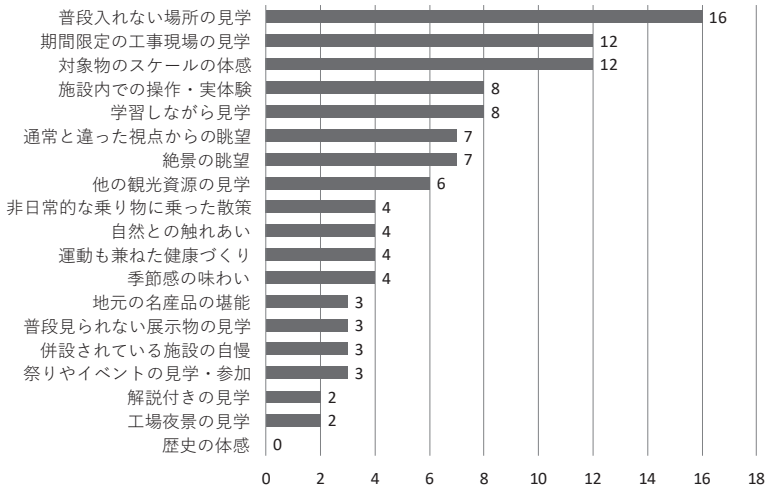


図3-4 ツアーパネルの魅力類型

出典：筆者作成

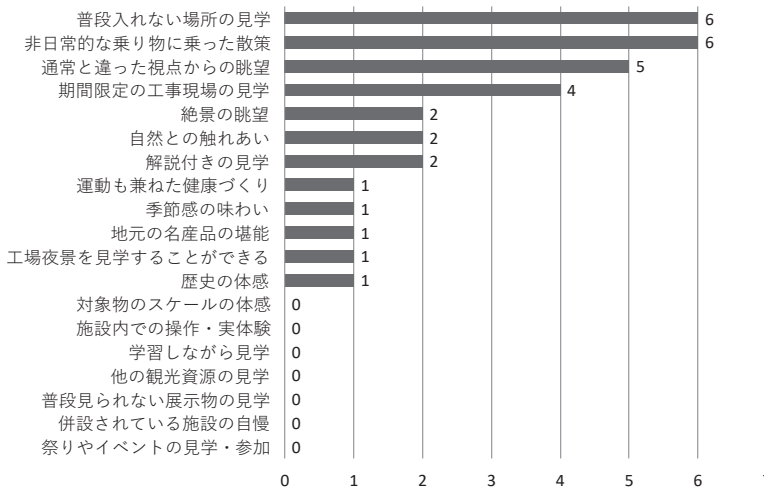


図3-5 民間ツアーの魅力類型

出典：筆者作成

さらに、個々の魅力がどのように組み合わせられて売りにされているか、その相互関係を見ると、まず、「普段入れない場所の見学」「対象物のスケールの体感」「絶景の眺望」が他の魅力との組み合わせが多い。これら3つの魅力類型は相互に組み合わせられることが多く、珍しさや非日常の体験を相互に組み合わせる魅力づくりをする傾向がある。また、「通常と違った視点からの眺望」と「非日常的な乗り物に乗った散策」の組み合わせも比較的多く、これはたとえばダム湖上や海上からの眺望といった形で魅力付けされている。一方、「期間限定の工事現場の見学」については、魅力類型の総数は多いのに対して、他の魅力との組み合わせは比較的小さい傾向にある。

イ 土木学会選奨土木遺産活用事例の魅力

続いて、土木学会選奨土木遺産（以下、選奨土木遺産）の施設管理者を対象に実施したアンケート調査（表3-1）に基づき、選奨土木遺産を観光資源として利活用する際の魅力を図3-6に、選奨土木遺産の本来用途以外での利活用状況を図3-7に、さらに利活用した際に発現したと考える効果を図3-8に示す。

表3-1 選奨土木遺産にかかわるアンケート調査の概要

調査対象	土木学会選奨土木遺産 全323件（2016（平成28）年8月31日時点）
調査方法	調査票の郵送配布・郵送回収（2016（平成28）年10月発送11月回収）
調査内容	選奨土木遺産の認定及び利活用状況について（いずれの設問も選択式）
実配布数	275件 [*] [*] 調査対象のうち、管理者が不明で調査票を郵送することのできない48件を除く
回収数	198件
回収率	72.0%

出典：筆者作成

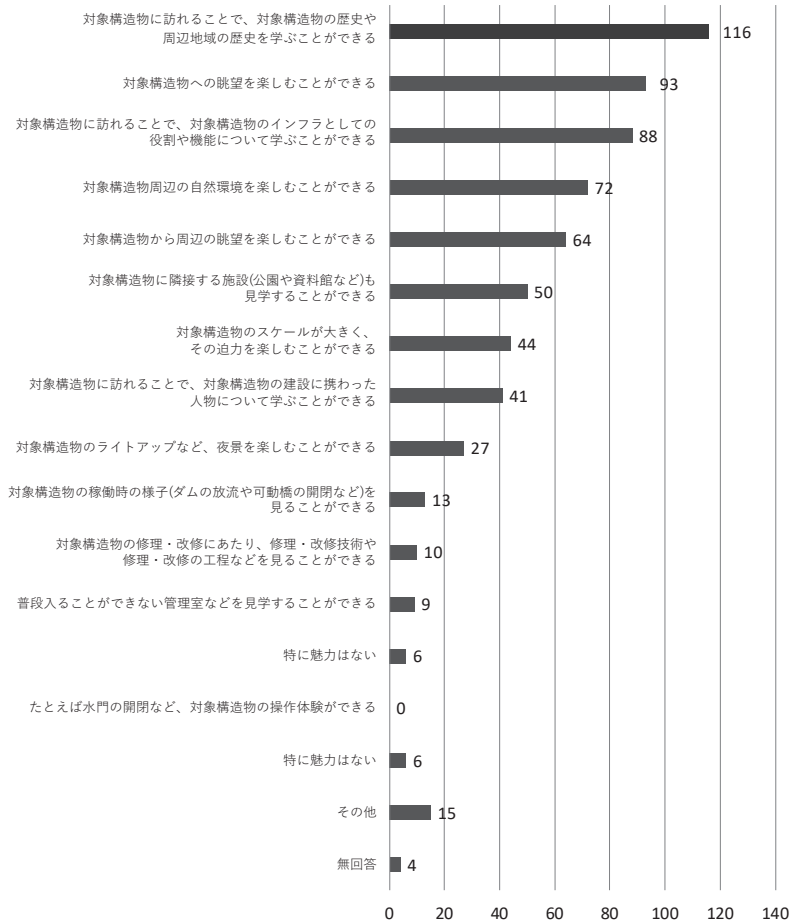


図3-6 選奨土木遺産の魅力類型 (n=198, 複数回答可)

出典：筆者作成

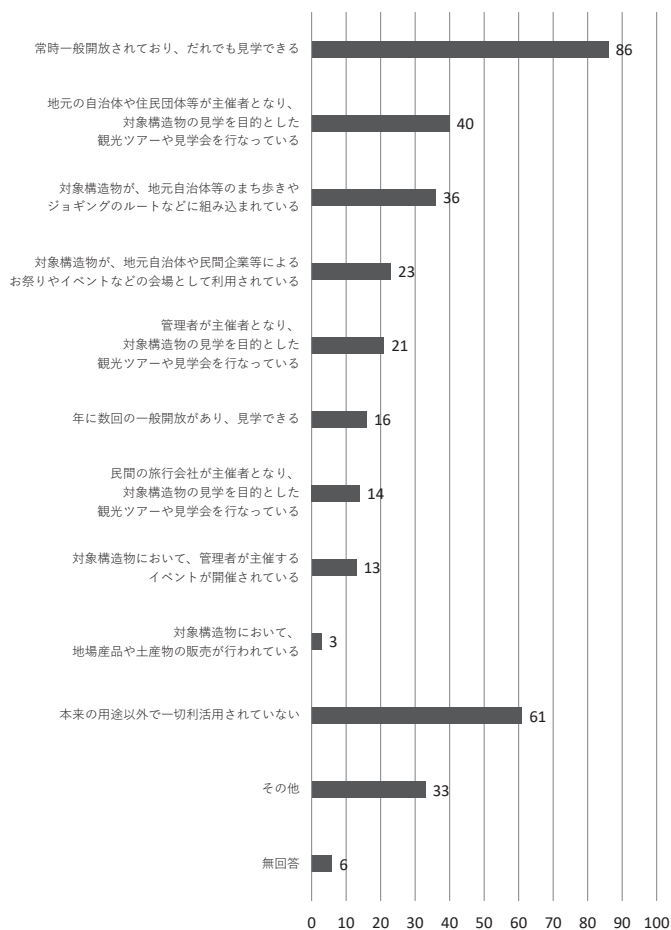


図3-7 選奨土木遺産の本来用途以外の利用状況
(n=198, 複数回答可)

出典：筆者作成

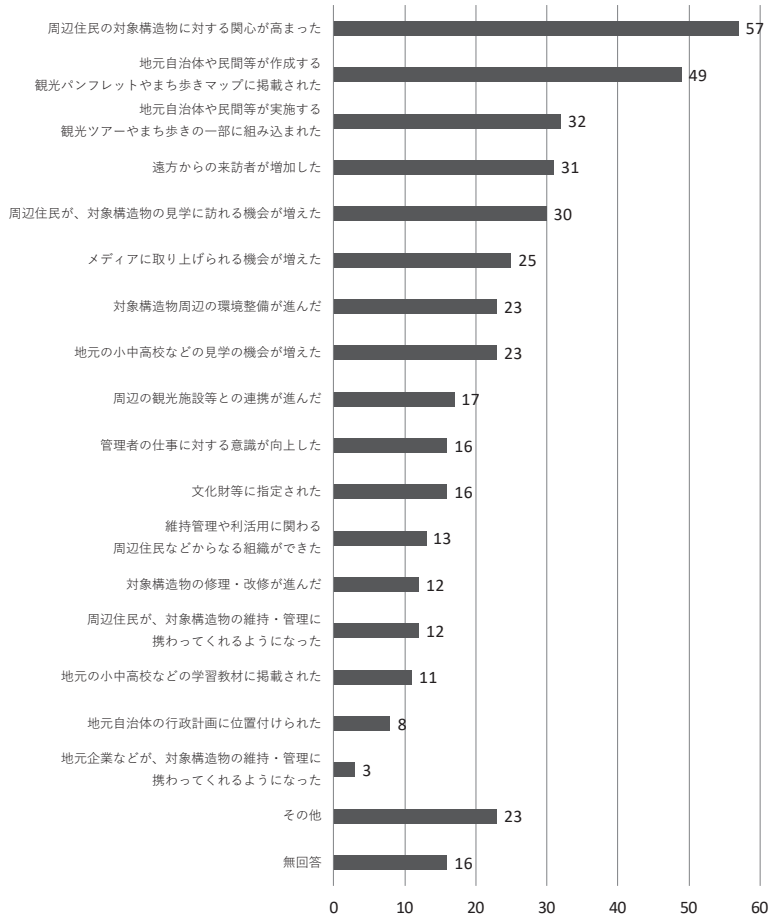


図3-8 選奨土木遺産の利活用の取組みにより発現した効果
(n=131, 複数回答可)

出典：筆者作成

まず、選奨土木遺産を観光資源として利活用する際の魅力を見ると、「対象構造物の歴史や周辺地域の歴史を学ぶことができる」が最も多く、以下、「対象構造物への眺望を楽しむことができる」「インフラとしての役割や機能について学ぶことができる」「周辺の自然環境を楽しむことができる」「周辺の眺望を楽しむことができる」と続く。選奨土木遺産では、ポータルサイトと比べ、歴史やインフラの役割・機能を学習することや、景観や自然環境を楽しむことが魅力として強く意識されている。一方、ポータルサイトで見られた“珍しさ”や“非日常の体験”に関わる魅力は、それほど意識されていない。また、ポータルサイトでは、インフラから周辺への眺望を楽しむことが魅力であったが、選奨土木遺産では、周辺への眺望に加え、周辺から対象構造物への眺望も魅力として意識されている。

こうした魅力と構造物種別との関係を見ると、選奨土木遺産では、ポータルサイトに比べ、全体としていずれの構造物種別でも幅広い魅力が意識されている。一方、ポータルサイトで見られた“珍しさ”や“非日常の体験”については、魅力として意識されている構造物種別はあるものの、それらが特筆すべき魅力として意識されていない。

さらに、魅力の相互関係を見ると、選奨土木遺産では、ポータルサイトに比べ、全体として複数の魅力が相互に組み合わせられている。たとえば、ポータルサイトで見られた「道路」の魅力は「期間限定の工事現場の見学」に偏るといったように、個々の構造物種別に特化した魅力ではなく、それぞれ多面的な魅力が意識されている。また、“学習”“景観”“自然環境”に関わる魅力が相互に組み合わせられることが多く、これも選奨土木遺産の特徴である。

次に、選奨土木遺産の本来用途以外での利活用状況としては、「観光ツアーや見学会」を開催している事例が多く、地元及び管

理者、さらに民間旅行会社いずれかが主催するツアーや見学会を実施している事例は、全198件中57件（28.8%）であった。また、「まち歩きやジョギングルートに組み込まれている」事例も36件（18.2%）に上った。

加えて、選奨土木遺産を利活用した際に発現したと考える効果としては、「対象構造物に対する関心が高まった」とする事例が最も多く、実際に利活用している全131事例中57事例（43.5%）に上った。また、「観光パンフレットやまち歩きマップに掲載された」とする事例が49事例（37.4%）、「観光ツアーやまち歩きの一部に組み込まれた」とする事例が32事例（24.4%）となった。さらに、「遠方からの来訪者が増加した」とする事例が31事例（23.7%）、「周辺住民が、対象構造物の見学に訪れる機会が増えた」とする事例が30事例（22.9%）となった。

このように、土木遺産の本来用途以外の利活用の取組みにより、観光対象としての顕在化が進むとともに、周辺住民の意識向上やまち歩きマップ掲載による周辺地域との連携の促進、さらに来訪者の増加といった、まちづくりへの展開の糸口として期待することのできる効果も発現している。

ウ 魅力の比較

ポータルサイトでは、“珍しさ”や“非日常の体験”を魅力とする事例が多いのに対し、周辺地域との連携を意識した魅力は比較的少ない。また、「期間限定の工事現場の見学」といった、いわば一過性の魅力にとどまる事例が多い。さらに、構造物種別と魅力の関係を見ると、「ダム」に関しては幅広い魅力付けがなされているものの、他の構造物種別では、たとえば「道路」は「期間限定の工事現場の見学」といったように、魅力に偏りがみられる構造物種別もある。加えて、魅力の相互関係を見ると、“珍しさ”や“非日常の

体験”を相互に組み合わせて魅力づくりをする傾向がある。

一方、選奨土木遺産では、ポータルサイトとは対照的に、“珍しさ”や“非日常の体験”に関わる魅力はそれほど意識されておらず、“学習”や“景観”“自然環境”に関わる魅力が強く意識されている。なお、“景観”に関しては、ポータルサイトでは、インフラから周辺への眺望が魅力であったが、選奨土木遺産では、周辺から対象構造物への眺望も魅力として意識されている。さらに、構造物種別と魅力との関係を見ると、選奨土木遺産では、いずれの構造物種別においても、“学習”“景観”“自然環境”に関わる魅力をはじめ、幅広い魅力が意識されている。加えて、魅力の相互関係を見ても、全体として複数の魅力が相互に組み合わされており、各構造物種別に多面的な魅力が意識されている。

こうした、ポータルサイトの事例と選奨土木遺産の事例との相違の背景には、以下の要因があると考ええる。

まず、選奨土木遺産は戦前に建設された土木構造物が多く、それらは戦後に建設された土木構造物に比べ小規模であることから、スケールの大きさを魅力として意識しにくいと考える。また、選奨土木遺産は、竣工後少なくとも50年以上経過していることから、その存在がすでにあたりまえとなっており、“珍しさ”あるいは“非日常の体験”を魅力として意識しにくいと考える。しかし、ポータルサイトの事例にみられるように、選奨土木遺産においても、普段入れない場所の見学や修理・修復に際しての工事現場の見学、さらに施設内での操作・実体験といった、“珍しさ”や“非日常の体験”を魅力とすることも可能であり、今後のインフラツーリズムの推進にあたっての課題として指摘することができる。

一方、選奨土木遺産は、その認定に際して、すでに歴史的価値をはじめとする価値付けが行われている。選奨土木遺産を観光対象としてとらえる際、そうした価値を顕在化することにより、多面的な

魅力を意識することができると考える。つまり、ポータルサイトの事例で取り上げられている土木構造物においても、観光対象としてとらえる際には、インフラとしての役割や機能の視点だけではなく、たとえば歴史・文化的視点からその価値を評価することで、多面的に魅力付けすることができると考える。

加えて、選奨土木遺産において、本来用途以外での利活用を通して、観光対象としての顕在化とともに、まちづくりへの展開の糸口として期待することのできる効果の発現もみられることから、ポータルサイトの事例においても、前述の多面的な魅力付けにより、まちづくりへの展開を期待することができると考える。

(2) インフラツーリズムへの期待

こうしてインフラツーリズムの売りとなる魅力を分類・整理してみると、構造物種別や立地、規模、履歴等の諸条件を加味しつつ、まだまだ多彩な魅力を付加する余地があるといえよう。

しかし、これらの魅力は、あくまでツアー等の主催者側が売りにしている魅力である。そこで、限定的な事例ではあるが、参考までに筆者等が実践している土木遺産ウォーキングツアーの参加者アンケート結果を紹介したい¹⁰。

筆者らは、2012年以来、株式会社NHK文化センター（青山教室）が運営するNHKカルチャーの講座の一つとして、年6回程度の頻度で、東京都内の土木遺産をめぐりながら、講師が現地で解説を行う、おおむね2時間のウォーキングツアーを実践している。その参加者に対して、ツアー実施後にツアーの感想を聞いたアンケート結果が図3-9である。そこには、土木遺産やインフラ等への理解が深

10 阿部貴弘・小野田滋・福島秀哉・緒方英樹（2013）「土木学会100周年事業『土木遺産を訪ねて』の実践を通して見た土木遺産ツアーの課題と可能性」土木学会土木史研究講演集 Vol.33、土木学会、243～250頁

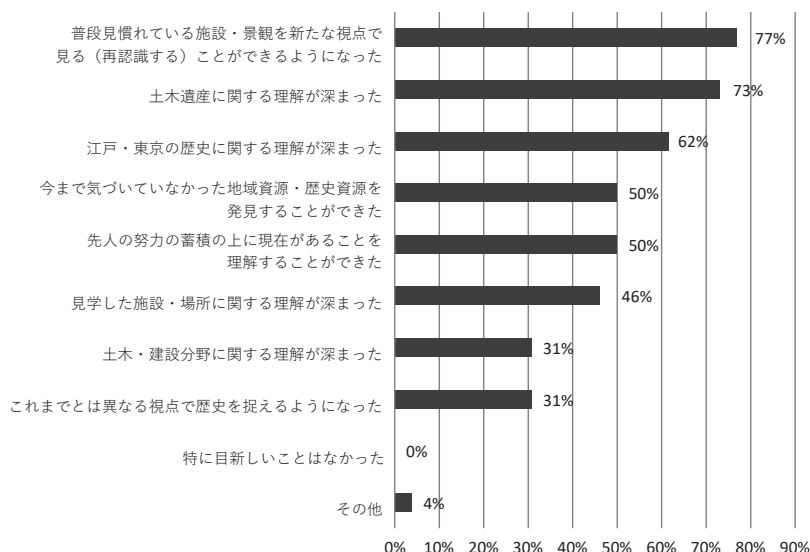


図3-9 ツアー実施後の感想（n=26、複数回答可）

出典：筆者作成

まったという感想とともに、「普段見慣れている施設・景観を新たな視点で見る（再認識する）ことができるようになった」あるいは「今まで気づいていなかった地域資源・歴史資源を発見することができた」という新たな発見を喜ぶ感想が寄せられた。つまり多くの参加者が、ツアーを通して日常を見直すきっかけを得ているのである。

実は、こうした日常を見直すきっかけを提供することこそが、インフラツーリズムの意義と言えるのではないか。すなわち、インフラツーリズムには、インフラへの理解や土木分野への理解を深めることはもとより、日々の生活を支える身近なインフラを観光対象とすることで、生活の場であるまちに対する理解を深め、さらに地域活性化や持続的なまちづくりへの展開も期待することができる。

ところが、前述の魅力を踏まえると、ポータルサイト掲載事例に顕著に表れているように、“珍しさ”や“非日常の体験”を魅力として強調するインフラツーリズムは、いわゆる“逸品豪華主義”の側面が強く、身近なインフラ、ヴァナキュラーなインフラを対象とした“まちづくりへの展開”が意識されているとはいい難い。そもそもインフラは、単独の施設で機能が完結するものではなく、たとえばダムであれば流域の治水や利水上の役割があり、その役割に応じて機能を発揮するものである。そうした役割を理解するためには、当然、流域の視点は欠かせない。つまり、インフラツーリズムにおいても、ダムなどの大規模施設に特化した逸品豪華主義に終始するのではなく、たとえば流域の周辺関連施設や、それらに支えられた暮らしにまで視野を広げた展開を図るべきである。そこで今後は、とくに持続的なまちづくりの糸口となることを意識したインフラツーリズムの展開が強く期待される。

5 インフラツーリズムの今後の展開 ～インフラを活用した観光の可能性～

最後に、ここまでの議論を踏まえ、インフラツーリズムの今後の展開について、いくつか論点を整理しておこう。

まず、インフラツーリズムの目的に立ち返れば、必ずしも大規模なインフラではなくとも、まちなかの小規模なインフラであっても、インフラツーリズムの対象となりうる。たとえば、身近なインフラをめぐるまち歩き型のインフラツーリズムの展開なども可能である。その際、身近なインフラにおいて観光客が魅力を感じるであろう付加価値を見出そうとすれば、文化的価値の高い土木遺産や上質な空間として設えられたインフラなどが際立ってくる。

また、身近なインフラが観光対象であったとしたとしても、その

来歴や建設秘話、建設に携わった人物や建設後の周辺地域の変化などを知ること、風景に対する見方が変わり、一見何気ない風景であっても、新たな風景として浮かび上がってくることがある。その体験は、まさに非日常の体験である。観光客等にそうした体験を提供することができれば、新たなツーリズムや地域振興へと展開する可能性が広がるであろう。

こうした身近なインフラツーリズムは、そこに暮らす市民にとっては、観光ではなく、社会教育や日常の散歩などの余暇の一環として位置付けることもできるが、いずれにせよインフラツーリズムを通してまちに対する理解を深めることで、シビック・プライドの醸成やまちづくりへの参画を促す契機となるであろう。

一方、インフラツーリズムに取り組む観光事業者にとっては、やはり大規模な施設を対象とするほうが、うまみがあるのかもしれない。現在、インフラツーリズムの現場では、工夫を凝らしたイベントやキャンペーンなど様々な取組みが実践され、そのコンテンツも充実しつつあるが、そうした試行錯誤の中から、インフラツーリズムならではの魅力付けや商品開発ができるかどうかが鍵となる。加えて、先に示したインフラツーリズムの課題には、観光事業者の担う役割も大きい。公益と私益を調整する仲介組織としての役割や、観光客をガイドするインタープリターとしての役割など、新たなビジネスチャンスを見出すことができるかもしれない。

次に、インフラの管理者にとっては、インフラのストック効果を意識しつつ、様々な取組み展開の余地があろう。たとえば、インフラツーリズムを単なる“インフラの観光利用”にとどめるのではなく、インフラの構想・計画・設計・施工・維持管理の各段階において“観光”を意識することで、標準設計に対して観光利用を意識した工夫を施すなど、最終的に質の高いインフラ整備につなげる意識づくりや仕組みづくりに踏み込むことはできないか。さらに、イン

フラツーツリズムによる直接的な観光収益をインフラの整備および維持管理に還元する仕組みについても検討の余地があるのではない。なお、ここでいう質の高いインフラ整備とは、華美な観光演出ではなく、あくまで居心地のよい良質な空間整備をさす。たとえばダム放流など、来訪者にとっては非日常の体験であっても、インフラの一義的な目的は平穏な日常を提供することにある。そうしたインフラに支えられた日常が、いかにして保たれているかを来訪者が理解することがインフラツーツリズムの意義であることから、くり返しになるが、観光を過度に意識したテーマパーク型のインフラ整備は望ましいとはいえない。

さらに、分野ごともしくは施設ごとにインフラツーツリズムに取り組むのではなく、ダムにはダムの役割があり、道路には道路の役割があるわけであるから、相互の特性を踏まえた連携も促進すべきであろう。そのためには、連携をマネジメントする組織や人材の存在が不可欠である。

また、インフラツーツリズムの推進に資する規制緩和についても、議論を進めるべきであろう。ダム堤体を使ったボルダリングや橋梁からのバンジージャンプ…とまでは言わないが、まずは近年活発に議論されている道路や河川などの占用に関わる議論の延長で、インフラツーツリズムに関わる規制緩和の議論を進めてもよい。

一方、こうした取組みを進めるうえで、インフラツーツリズムを冠した取組みの効果・波及効果についても分析・検証が必要であろう。この場合の効果は、B/Cの議論にみるような定量的に厳密な分析が可能な効果に限らず、関係者（特に施設管理者）が目的意識をもって取り組むためのいわば目標としての効果・波及効果を加味して議論したほうがよい。そのうえで、取組みと効果・波及効果の関係进行分析することができれば、他施設における取組みの参考になる

であろう¹¹。たとえば、先に例示した東京湾第二海堡を活用したインフラツーリズムにおいては、上陸船の発着地である神奈川県横須賀市では、市内観光に上陸ツアーが組み込まれたことで観光客の滞在時間も増加し、さらに既存の観光動線に最寄り駅から乗船場までの動線が加わることで、観光客の周遊エリアが面的に広がりを見せている。さらに、対岸の千葉県富津市では、上陸ツアーを契機として、ご当地グルメである“海堡丼”を横須賀市でもPRしたり、横須賀市と連携したツアー企画を検討したりするなど、第二海堡を介して県境を越えた連携も進んでいる。いずれも、インフラツーリズムの効果あるいは波及効果と見ることができよう。

加えて、もてなす側であるインフラの管理者にとってインフラツーリズムは、必ずしも専門家ではない観光客のニーズを意識しつつ、自らが管理するインフラの魅力を見つめ直し、そしてその魅力を編集し、商品として提供する、一連のプロセスを伴うものである。このプロセスを通して管理者は、インフラの魅力やインフラに対する社会の期待を見直すきっかけを得ることができるのではないか。つまり管理者にとっても、インフラツーリズムの波及効果は小さくない。

そして、基礎自治体の観光部局やまちづくり部局にとっては、観光客のニーズを受け止めつつ、観光戦略のツールとして、さらに持続的なまちづくりの糸口として、インフラツーリズムを使いこなすマネジメント能力が求められよう。その要点は、「3(2)ウ もてなし方」に既述のとおりである。加えて、そうしたマネジメントを進めていく上では、インフラの整備・管理部局との組織横断的な連携や、あるいは管理者がいわゆる上位官庁等の場合には組織縦断的な

11 野中美貴子(2020)「社会資本のストック効果に着目したインフラツーリズムの効果に関する研究」修士論文、日本大学大学院理工学研究科まちづくり工学専攻

連携も欠かせない。

そして、冒頭にも述べたとおり、どの地域にもすでに存在するインフラを観光対象とするわけであるから、予算よりも知恵の勝負となる。インフラツーリズムによって、「うちには観光資源がない」という言い訳は通用しなくなるのである。足元を見つめ直し、観光資源の原石を磨くように、大規模インフラから身近なインフラまで、さらに多様な構造物種別を対象に、多彩なコンテンツの開発が期待される。

おわりに

こうしてみると、インフラツーリズムは、地域資源を楽しみながら、インフラに支えられた暮らしや文化を学ぶことで、日常生活を見直すきっかけを得る知的な活動といえることができる。インフラの見方を少し変えるだけで、普段見慣れた風景が違って見えてくる“非日常”を体験できるかもしれない。COVID-19を取り上げるまでもなく、とかく現代社会は将来の見通しが立ちにくい。だからこそ、過去を振り返り、いまの暮らしを見直し、その延長に将来を見据えることが大切である。インフラツーリズムは、そのための最良のツールの一つである。

この先、引き続きニューツーリズムの一つとしてインフラツーリズムという言葉が使われ続けるのか、あるいは殊更にインフラツーリズムを強調せずとも、インフラが当たり前観光対象として扱われるようになるのかはわからない。しかしいずれにせよ、インフラは多様な取り組みの可能性を秘めた観光資源の原石といえよう。その原石をいかに磨いていくか、黎明期にあるインフラツーリズムの今後の成熟に期待したい。