

インフラツーリズムを活用した情報共有型観光まちづくりの提案 —千葉県市原市月崎隧道群を対象として—

The Proposal of Information Sharing Tourism and City Planning Utilized Infrastructure Tourism —A case study of Tsukizaki tunnels at Ichihara, Chiba—

○加藤有紗¹, 押田佳子², 佐藤悠貴³, 久島琴音³

*Arisa Kato¹, Keiko Oshida², Yuki Sato³, Kotone Hisajima³

Abstract: This study suggested an infrastructure tourism's model plan utilized Tsukizaki tunnels at Ichihara. As a result, it was proposed a new type of information sharing tourism and city planning aimed at regional activation and reassessment of historical infrastructures.

1. 研究背景および目的

近年、地域の歴史的資源を再評価し、それらを活用することで地域振興を図ろうとする取り組みが行われており^[1]、そのひとつとしてインフラツーリズムが注目を集めている。既存の土木構造物等の公共施設であるインフラストラクチャー(以後、インフラ)は、大量生産品ではなく、地域の実情に合わせて最適な解を導き出していることに由来する観光資源としている。つまり、各地域の特性を反映していると考えられるため、インフラを知ることで地域を理解することができる^[2]と推測でき、地域活性化の手掛かりになる^[2]。しかし、明治から昭和戦前期に建造された近代土木施設は、その役目を終えると特に検討されずに解体・撤去されることが多かった。現在では役目を終えたインフラの保存と活用を検討しているが、インフラツーリズムは普及の途上にあり、観光資源化を前に撤去されている^[3]。

以上の現状を踏まえ、歴史的に価値のある近代土木遺産を多く保存する千葉県、特に市域を縦断するローカル私鉄の小湊鉄道に関連した隧道群や橋梁群が国登録有形文化財に 22 件登録されている市原市に着目した^[4]。中でも月崎には、手掘りの隧道群が 9 件集中し(Figure1)、機能と効率のみを追求されてつくられる現代的なトンネルとは異なり、構造はもちろん意匠についても様々な工夫がみられ、技術と歴史を後世に継承する上でも大変貴重とされている^[3]。

そこで本稿では、手掘りの隧道群が現存する月崎において、現状の観光資源とその課題を抽出した上で、歴史的に価値のあるインフラの利活用と地域活性化を目的としたインフラツーリズムのプランを提案する。

2. 研究方法

本稿は、千葉県市原市月崎を対象地とし、文献調査、現地調査、ヒアリング調査(Table1)により現状の課題を捉えた上で、それらを踏まえたインフラツーリズムのプランを提案する。

3. 対象地の観光資源と課題の抽出

千葉県市原市には、養老渓谷をはじめとした豊かな自然、市域に点在する史跡やゴルフ場、市域を縦断するローカル色豊かな小湊鉄道など多くの観光資源がある。また、東京駅から 2 時間と立地の良さから、身近で手頃な日帰りコースとして多くの観光客が訪れている。しかし、市原市の観光(Figure2)は、主にゴルフ場を目的としたスポーツレクリエーションの割合が高く、歴史・文化の観光資源があまり活かされていない。また、年々観光客数と消費金額も減少傾向にあることより、活性化への取り組みは急務であると考えられる^[5]。

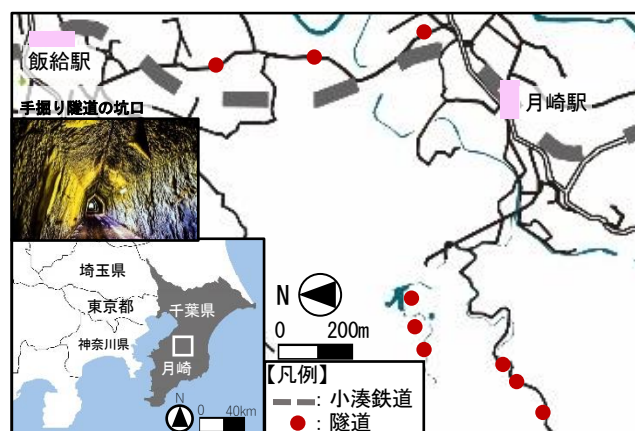


Figure1 Map of Ichihara city (市原市の地図) (This is original figure by authors)

Table1 Outline of the survey (調査概要) (This is original table by authors)

調査方法	文献調査 ^{[1]-[7]}	現地調査	ヒアリング調査
調査期間	2017年6月30日 ~2017年9月30日	2017年7月10日 2017年8月12日	2017年8月12日
調査内容	・市原市、月崎の現状 ・隧道の概要 ・市原市の観光計画 ・小湊鉄道の概要、変遷 ・観光まちづくりについて	・市原市月崎周辺の把握 ・月崎隧道群の調査 ・国道127号線沿い隧道群の調査 ・小湊鉄道の調査	・月崎周辺におけるボランティア団体の観光振興について ・大学生に市原市月崎の知名度を調査

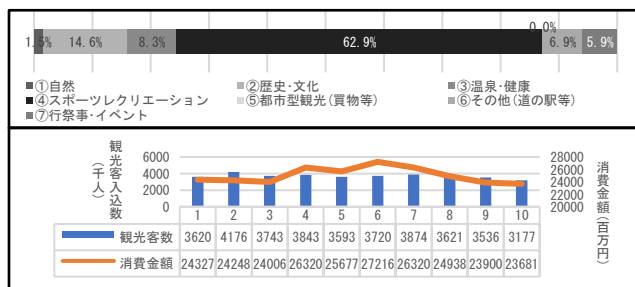


Figure2 The tourism of Ichihara city (市原市の観光) (This is original figure by authors)

1: 日大理工・院(前)・まち 2: 日大理工・教員・まち 3: 日大理工・学部・まち

これにより、対象地である市原市月崎を SWOT 分析 (Table2)した結果、豊富な観光資源を活用しきれていない点、市原市の観光客数は 343 万人/年であるが、東京駅からほぼ同時間でアクセスできる秩父市 (928 万人/年)と奥多摩 (731 万人/年)や比べ少ない点、などの課題を導いた。

4. 情報共有型観光まちづくりの提案

前項で抽出した市原市の観光における課題の解決と地域活性化のために、アクセス性、観光資源の価値の普遍性の観点から、月崎のインフラツーリズムを活用した観光まちづくりが求められると考える。

そこで、情報共有型観光まちづくりとして、月崎において「隧道を活用したインフラツーリズム」「SNS を利用した情報発信」を提案する。

4-1. 隧道を活用したインフラツーリズム

明治時代以降、月崎には、生活の利便性向上のため、人の手によっていくつもの隧道が掘られた。この隧道は、ひとつひとつがオリジナル、かつユニークな坑口の形状 (figure1 内写真)を有しており、周辺の自然との調和によって隧道特有の秘境的景観がつくられている。そこで、これらの手掘りの隧道が現存する意味を再考し、月崎の隧道群を活用した観光の一体化を図る。

具体的には、手作りの提灯を持ち、隧道を巡るツアーを提案する (Figure3)。これは、隧道が掘られた約 100 年前には通行者が灯りを手に隧道を歩いたことに基いており、当時のまま残る隧道の利用を再現するために、風情があり、かつ安価に手作りできる提灯を活用する。さらに、この提灯を一定期間月崎駅で保存することで、再び訪れた際の再利用や隧道を活用したイベント等を催す際の灯として活用することが出来る。これにより、観光客が単なる通過者ではなく地域イベントの参加者となり、地域に愛着を持つ動機付けが出来たことで今後のリピーター確保につながると期待される。また、この一連のプロセス実現には地域住民の参画・協力が必須であるが、小湊鉄道の各駅には地域に密着したボランティア団体が存在し、月崎においても「森遊会」というボランティア団体が地域振興に注力している。森遊会への現地ヒアリングにおいて、月崎のまちや隧道の歴史等の活用は有意義であるとの回答を得ており、ツアー実施の際に案内してもらうことによって生じる地域住民と観光客との観光交流が期待される。

以上より、観光者によって、歴史的インフラの再評価が為されるとともに、体感することを通じて、隧道が名実ともに地域の観光資源として認知されることが期待される。

4-2. SNS を利用した情報発信

近年、ソーシャルメディアネットワーキングサービス (SNS) を利用したコミュニケーションが活発である。平成 28 年情報通信メディアの利用時間と情報行動に関する調査^[6]により、利用率の高いメディアは YouTube, LINE, Twitter, Instagram であり、インフラに関する活用においても、実際に国土交通省により「インフラ Photograph・ミニ動画」の公募手続きを始めた^[7]。これにより、観光客の対象を SNS 利用率の高い年代である 10 代から 30 代とし、これらを利用した情報発信を行うことで、月崎の隧道や豊かな自然等の魅力を安価かつ容易に不特定多数の人に伝えることとする。具体的には、来訪者が SNS で月崎について投稿すると、投稿者は当該地域で利用できる特典を受け取れ、小湊鉄道を通じて近接したまちにも効果が波及し、観光振興が期待できる。以上の取り組みを通じて、知名度の向上、新たな観光客の確保、小湊鉄道の観光促進度の向上等の効果が得られると期待できる。

5. 期待される効果

以上に示す 2 件の提案により、月崎を観光地として地域活性化に導くことで、様々な効果が期待できる。

具体的な効果として月崎駅では、現在 1 日平均 13 人の乗降者が 1.5 倍に増加すると仮定しており、年間約 500 万円の利益の増加が期待できるといえる。また、提灯の利益をボランティア団体に寄与することで、ボランティア団体による案内の質は向上し、また、リピーターにより一層多くの利益が獲得できるといえる。これらの効果は、今後の地方活性化や歴史的遺構の保存、コンテンツツーリズムのインフラツーリズムの成功事例として台頭するといえよう。

6. 参考文献

- [1] 再在勇他:「地域の歴史的資源を活用した観光まちづくりー「信州上田文化デザイン研究会」の活動からー」, 日本デザイン学会 デザイン学研究, 2012 [2] 武田孝太他:「インフラツーリズムによる地域理解に関する研究地域固有の観光資源を定着させるツアープログラムの提案」, 日本デザイン学会 デザイン学研究, 2015 [3] 水嶋聡他:「近代土木遺産の保存・利活用に関する研究*ー横浜市を事例としてー」, 土木史研究第 18 号, p537, 1998, 5 [4] 産経ニュース HP, 2016, 11, 19 [5] 市原市 HP [6] 総務省情報通信政策研究所:「平成 28 年情報通信メディアの利用時間と情報行動に関する調査報告書」, p73, 2016 [7] 建設通信新聞 HP, 2017, 4, 20









Table2 SWOT analysis (SWOT 分析)		(This is original table by authors)
強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)	
<ul style="list-style-type: none"> 自然が豊か 複数の手掘り隧道の存在 各駅、各地域に密着したボランティア団体の存在 	<ul style="list-style-type: none"> 市原市月崎の知名度の低さ (大学生 72 人/100 人が知らない)と回答) 小湊鉄道の利用率の低さ (月崎駅の乗降者数平均 13 人/日) 	
機会 (Opportunities)	脅威 (Threats)	
<ul style="list-style-type: none"> 地方ローカル小湊鉄道の存在 市原市が観光に注力する 都心からのアクセスの良さ (東京駅から 2 時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 小湊鉄道の運行本数の少なさ (上下線ともに 9 本/土日祝) 隧道の持つ負のイメージ (心霊スポット化等) 	
行程		
① 月崎駅到着。駅構内にて自分のオリジナル提灯を作成		
② 月崎ボランティア団体「森遊会」による月崎エリアの案内		
③ 提灯を持ち、隧道をくぐり先人たちと同様な感覚を体験		
④ ツアー終了後、月崎駅に提灯を飾る		

Figure3 The model plan (モデルプラン) (This is original figure by authors)