

北海道開発局におけるインフラツーリズムの取組 ーインフラツーリズムのさらなる推進に向けてー

開発監理部開発連携推進課
開発監理部開発連携推進課
開発監理部開発連携推進課

○阿部 匡史
中 寛志
石本 茂恵

北海道開発局では、インフラを観光活用することにより地域活性化に貢献するとともに、インフラへの理解を深めていただくことを目的に、インフラツーリズムに取り組んでいる。

本稿では、北海道開発局のインフラツーリズムの取組状況および、課題となっている「ツアーの魅力向上」、「持続可能な受入体制の構築」、「情報発信の強化」等の検討状況について報告するものである。

キーワード：地域活性化、観光、インフラツーリズム

1. はじめに

インフラツーリズムとは「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」（「インフラツーリズム有識者懇談会」提言）とされている。

このインフラツーリズムの概念は、平成25年に策定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」（観光立国推進閣僚会議、主宰：内閣総理大臣）で示され、平成28年に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」では「魅力ある公的施設」を「大胆に公開・開放」することが謳われている。特徴あるインフラを観光資源として活用することは、近年、官民一体となった取組として推進されている。

国土交通省では、平成30年度に「インフラツーリズム有識者懇談会」を設置し、「地域に人を呼び込み、地域活性化に寄与」することを目指し、「インフラツーリズム魅力増進プロジェクト」を立ち上げた。この中で全国7つのモデル地区を選定し検討を進めているところであり、北海道の白鳥大橋もその1つとして選定されている。

2. 北海道開発局のインフラツーリズムの現状

(1) インフラツーリズムの概要

北海道開発局におけるインフラツーリズムは、平成24年度に「公共施設見学と観光との連携を図るための研究会」を発足し、モニターツアーを実施したことに端を発する。また、インフラツーリズムとしては全国に先駆けられた取組として、平成25年度から「公共施設見学ツアー」

をスタートし、さらに、平成30年度からは「インフラわくわくツアー」を追加するなど、積極的に取り組んでいるところである。

また、冒頭で述べた白鳥大橋については、令和3年に北海道開発局の直轄管理施設で初めて、地域主体でツアー催行ができる仕組み、いわゆる「インフラツーリズムの自走化」を果たした「白鳥大橋主塔登頂クルーズ」を開始している。

(2) これまでの実施状況

a) 公共施設見学ツアー

「公共施設見学ツアー」は、地域経済や国民生活にとって必要不可欠な公共施設の役割について、より多くの国民に知っていただくため、河川やダム、道路、港湾等の公共施設の見学を旅行行程の中に取り入れたツアーを旅行会社に企画・催行いただく取組として平成25年度に開始した。

平成25年度に取組を開始して以降、年々、受入可能施設・見学枠を広げ、ツアー企画数や参加人数は増加傾向にあったが、令和2年度から、コロナ禍により大幅に減少した。令和4年度は、まん延防止措置や緊急事態宣言などの行動制限はなかったが、催行数は15件延べ243人と前年と比べ概ね横ばいであった。（図-1, 図-2）

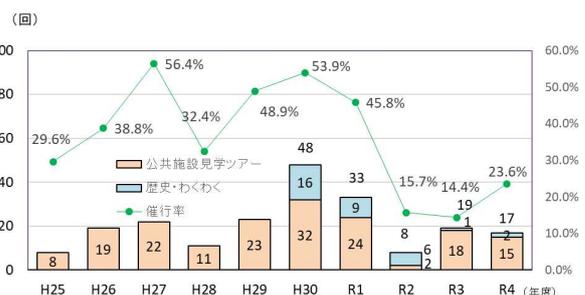


図-1 ツアー催行数(延べ)と催行率の推移

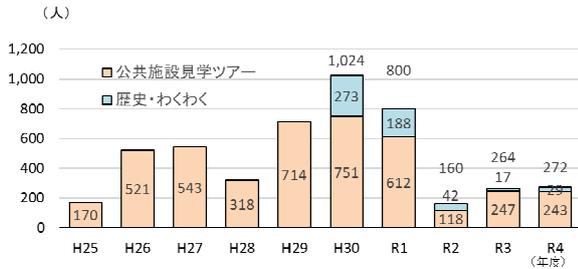


図-2 ツアー参加者数(延べ)の推移

b) インフラわくわくツアー

インフラわくわくツアーは、平成30年度に北海道命名150年を記念して行った「インフラ歴史ツアー」の後継として、ツアーテーマに地域の歴史はもとより、文化、産業、食といった様々な要素と絡め、北海道開発局が管理する施設に限定せず地域の各団体とも連携しインフラ施設と地域のつながりを感じられるストーリー性のあるツアーである。(図-3)

令和4年度も、まだコロナ禍の中ではあるが、2件の催行、29名の参加があった。

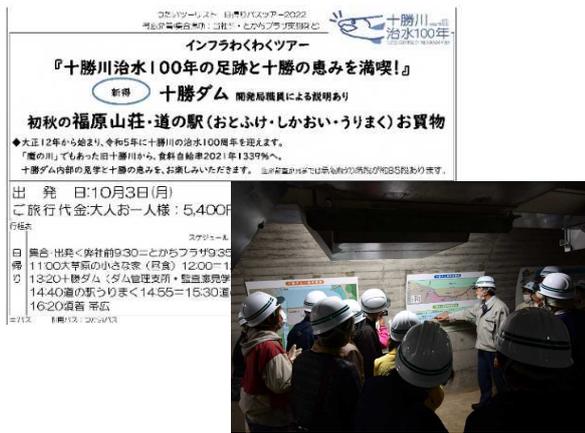


図-3 ツアーの募集チラシとツアー催行の様子

c) 白鳥大橋主塔等クルーズ

令和3年7月から民間観光船によるツアーがスタートしたが、コロナ禍でありながらも、令和3年度においては、11便109名、令和4年度は24便197名の利用があるなど、人気の観光コースの一つとなっている。

3. インフラツーリズムの課題

前述の実施状況や旅行会社等からの聞き取りを元に、インフラツーリズムの課題を整理すると以下のような課題が挙げられる。

(1) 催行率が低い

ツアーの催行率に関し、令和4年度は若干改善したものの、年々減少傾向になっている。

その要因については、ツアー自体の磨き上げができていないことやコロナ禍の影響などが挙げられる。

コロナ禍の影響に関して、旅行会社から聞き取りを行ったところ、主な要因は2つあり、一つは主要顧客であるシニア層が新型コロナへの感染を恐れてバスツアーへの参加を控えたことが挙げられる。

もう一つの要因は、公共施設見学ツアーの大半は日帰りバスツアーであるが、感染防止対策として定員の半分程度に人数を絞った旅行会社が多かったため、以前と同型のバスでは旅行代金の調整が必要となり、これによりツアー代金が高くなってしまったことである。

また、まだまだ認知度が低いということも要因の一つと考えられる。平成30年に行ったWEBアンケートでは、「インフラツーリズム」という言葉を知っている人は全体の約16%であり、まだまだ認知度は低い状況である。

なお、インフラツーリズムの写真を見せ、「インフラの見学をしたいか」という質問には約72%が「見学したい」と回答していることから、ニーズはあるもののさらなる広報の実施が必要とされている。(図-4)

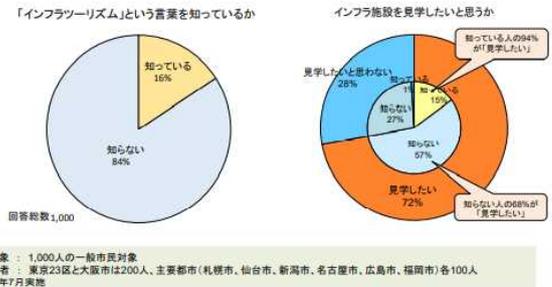


図-4 インフラツーリズムの認知度に関するアンケート調査

(2) 参加者の年齢層の偏り

ツアー催行後のアンケート調査の回答（任意、4ツアー69人）に基づき、参加者の年齢構成について集計したところ、60歳以上の方が約9割を占めており、70歳以上の高齢の方の割合も全体の5割近くを占めていた。これは、60歳以上の方は、平日に比較的自由な時間を確保しやすく、経済的にも余裕があることが主な要因と考えられる。（図-5）。

また、北海道開発局がインフラツーリズムを推進する目的の一つとして、次世代を担う若者にインフラの役割や建設業に関心を持ってもらうという側面もあり、シニア層以外の年齢層、特に若年層の参加を如何に増やしていくかということも課題である。



図-5 ツアー参加者の年齢構成

(3) 課題に対する対応

これらに対応するには、受入枠数を増やす、週休日の開催を増やすなど、受入れ環境の強化が必要となるが、この場合、受入枠の増加に伴う職員の負担増などの課題が出てくる。

4. インフラツーリズム推進のための取組

こうした課題に対して、令和4年度に北海道開発局が行った取組を紹介する。

(1) 地域と協働した魅力的なツアーの造成

魅力的なツアーの造成に当たっては、顧客のニーズに合わせた商品・サービスを提供することが重要であるが、継続的に提供するためには、ツアーを催行する旅行会社だけでなく、地域の関係者も稼ぐ必要がある。地域に来てもらうための「今だけ、ここだけ」という特色を出すには、地域関係者の積極的な関わりが欠かせないことから、魅力的なツアーの造成には、地域が何に困っていて、何をしたいのかという視点も重要となる。

そのため、日ごろから地域に入り、自治体や地域の関係者としてしっかりコミュニケーションを取り、さらに、実際にツアーを企画している旅行会社を加えて、ツアーの磨き上げを行うこととした。

本稿では、開発局（本局・小樽開発建設部）と古平町、

神恵内村、旅行会社が連携して造成したツアーについて紹介する。

a) 背景

積丹半島の関係町村は、水産業で食料供給に大きく貢献するとともに、美しい景観に恵まれ、観光地としても重要な役割を担っている地域であるが、人口減少・高齢化が大きく進み、かつて賑わった水産業も低迷してきており、「生産空間」を維持していくことが課題となっている。また、夏場は積丹町を中心に、積丹ブルーと呼ばれる自然景観やウニを目的に多数の観光客が訪れているが、それ以外の季節は観光メニューが乏しく観光客も少ない状況である。（図-6）

さらに、古平町、神恵内村ともに、観光の主要目的地ではなく、通過されてしまう傾向にあり、観光資源を活用しきれていないという状況でもある。

一方、当地域では、ウニ以外にも鮭やほっけなど豊富な水産資源を有しており、「持続可能な稼げる観光」を目標としている神恵内村では、村の漁業の主要品目であり、村の魚にもなっている「鮭」を使って地域活性化の取組を仕掛けたいという意向を持っていた。

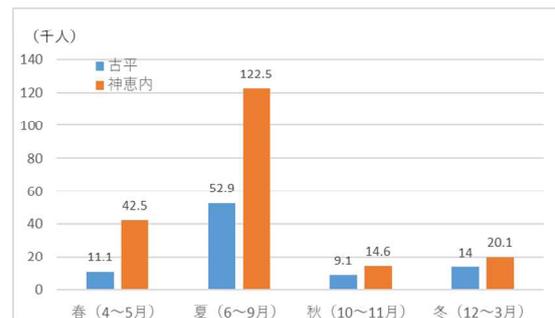


図-6 古平町と神恵内村の観光客入込数（令和元年度）

b) 地域と協働したモデルツアーの造成の検討

地域の意向を聞いた小樽開発建設部では、「鮭」と鮭が水揚げされるインフラ「漁港」をテーマにモデルツアーの素案を企画した。その後、開発局（本局・小樽開発建設部）、自治体、地域の関係者、旅行会社が参画するワーキングを開催し、企画段階から、関係者と共に意見交換を重ね、さらに、旅行会社の知見を聞きながら企画を磨き上げ、「鮭さばき体験」と「いくら醤油漬け見学」というツアーメニューを企画した。（図-7）

特に工夫した点としては、ワーキングで議論する中で、地域にとっての「ふつう」は、観光客には「とくべつ」であると感じ、普段のままの地域の姿を見てもらいつつ、漁港から食卓までの「鮭の物語」というテーマを設けることで、ストーリーに一貫性を持たせて楽しめるようにしたことである。

また、雑談の中から面白いアイデアが出ることが多いため、ワーキングはフランクな雰囲気になるように心掛けた。ツアーでも好評だった、おさかな旬カレンダーを

使った「漁協関係者によるミニ講座」や「地域おこし協力隊員によるおもてなし」のアイデアはここから生まれたものである。

さらに、今回のツアーは、「顔の見えるおもてなし」を心掛け、ツアーで配布するパンフレットには、ユーモア溢れるガイドのプロフィールを載せるなど、ツアーの楽しい雰囲気を出すことができた。(図-8)

料金設定について旅行会社からは、モデルツアーを企画する際、地域が採算度外視でサービスを行い、単発のイベントに終わり継続しないことがよくあるという助言があったため、地元の方と相談しつつ、サービスを決して安売りせず、適正な料金設定を行うようにした。

なお、ワーキングの中で出た一つの意見として、首長が街案内をするツアーは特別感があり参加者の評判が良いという意見もあり、今回のツアーでは実現できなかったが、今後の参考にしたい。

今回のモデルツアー行程案

開催日: 10月14(土)日
 参加人数: 最大20名
 本ツアーは1泊

コンセプト ① 神恵内と古平のふつはとくべつ
 ～地域の暮らしを学ぶインフラのくわくツアー～

8:00 札幌ターミナル発

9:15-9:30 (バス: 約35分) 神恵内村到着

10:40-11:40 神恵内 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

11:40-12:00 神恵内 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

12:00-13:00 古平町到着 (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

13:00-14:00 古平町 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

14:05-14:30 古平町 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

15:20-16:20 古平町 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

16:25-16:45 古平町 海鮮センター (バス: 約15分) A席: 海鮮丼体験 B席: 海鮮丼体験

18:00 札幌ターミナル着

図-7 ワーキングでの企画案と打合せの様子

ガイドのご紹介

清水 友紀
 神恵内町 観光課 観光係

白根 昌樹
 古平町 観光課 観光係

新田 由紀子
 古平町 観光課 観光係

西川 由美子
 古平町 観光課 観光係

小池 秀生
 古平町 観光課 観光係

インフラリズム モニターツアー
 神恵内と古平をむすぶ鮭物語
 ～漁港から食卓まで～
 神恵内と古平の「ふつはとくべつ」

開催日: 2022年10月14日(土)
 参加人数: 最大20名
 本ツアーは1泊

8:00 札幌ターミナル発
 9:15-9:30 神恵内村到着
 10:40-11:40 神恵内 海鮮センター
 11:40-12:00 神恵内 海鮮センター
 12:00-13:00 古平町到着
 13:00-14:00 古平町 海鮮センター
 14:05-14:30 古平町 海鮮センター
 15:20-16:20 古平町 海鮮センター
 16:25-16:45 古平町 海鮮センター
 18:00 札幌ターミナル着

図-8 ツアーで配布したパンフレット

c) モデルツアー実施結果

モデルツアーの募集開始直後から、多数の参加申し込みをいただき、締め切り前に定員に達し、キャンセル待ちが出るほどであった。

ツアー当日は、秋晴れの中、10月とは思えないほど気温も高く、絶好のツアー日和となった。地元出身の大学生によるガイドからはじまり、地域関係者の気持ちのこもった「顔の見えるおもてなし」により、参加者には大変満足していただいた。(図-9)

また、古平漁港に関しても、参加者から「漁港の役割や施設の目的がよくわかった」など、インフラが地域経済や普段の食生活を支えていることを実感いただき、イ

ABE Masashi, NAKA Hiroshi, ISHIMOTO Moe

ンフラツーリズムの目的も達成できた。

1 インフラリズム モニターツアー
 札幌発着 日帰り
 コース: F10001

神恵内と古平をむすぶ鮭物語
 ～漁港から食卓まで～
 神恵内と古平の「ふつはとくべつ」

10月14日(土)開催
 参加人数: 最大20名
 本ツアーは1泊

8:00 札幌ターミナル発
 9:15-9:30 神恵内村到着
 10:40-11:40 神恵内 海鮮センター
 11:40-12:00 神恵内 海鮮センター
 12:00-13:00 古平町到着
 13:00-14:00 古平町 海鮮センター
 14:05-14:30 古平町 海鮮センター
 15:20-16:20 古平町 海鮮センター
 16:25-16:45 古平町 海鮮センター
 18:00 札幌ターミナル着



図-9 ツアー催行の様子

- ① ツアー募集のチラシ
- ② 地元出身の学生によるガイド
- ③ 鮭捌き体験
- ④ まち歩き
- ⑤ 鮭をふんだんに使用した神恵内弁当
- ⑥ 地域おこし協力隊のおもてなし
- ⑦ 古平漁港の見学 (開発局職員が説明)
- ⑧ いくららの醤油漬見学
- ⑨ 漁協関係者によるミニ講座

d) 今後の展開

ツアー後に再度ワーキンググループを開催し、ツアーの振り返りと、今後の継続に関して意見交換を行った。旅行会社からは、ツアーは大成功で、修正点もほとんどないという評価をいただいたが、一方で、同じ内容のツアーを回数を増やして実施するには地域の負担が大きすぎるという課題をいただいた。

ワーキング参加者からは、「いきなり回数を増やして受け入れするには、地域の体制が不十分であることから、まずは年に1～2回程度ツアーを行い、経験値を高めていくべき」、「全てを盛り込んだツアーではなく、パーツごとにツアーを組むことで負担を軽減できる」、「宿泊と絡めて地域に滞在してもらう仕組みも面白い」「ファンづくりという地域との関係性を築いていくことがリピータ獲得のためには重要」という意見がでた。

ワーキングでの意見を踏まえ、令和5年度以降は、地域が中心となり、開発局も下支えしながらツアーの造成等について検討していきたい。

また、今回のモデルツアーを開発局のHPに公開することで、他の旅行会社が参考にしたたり、他地域で類似のツアーを造成する際の参考として活用いただきたいと考えている。

(2) 持続可能な受け入れ体制の構築

インフラツーリズムを拡大する上で課題となるのが、インフラを案内する対応要員の確保が十分にできないことである。また、施設を案内するマニュアルについても各施設で区々となっているため、人事異動間もない時期であったり、そもそも対応が得意ではない職員にとっては、大きな負担となっている。このことから、職員の負担軽減を図り持続可能な受け入れ体制を構築するための検討を開始した。

a) 外部ガイドの活用

対応要員を確保するためには、関係する職員数を増やすことが考えられるが、職員数も限られており、現実的な対応とは言えない。

では、他の可能性を考えてみると、民間事業者、NPO、ボランティア等と連携してガイドしてもらう外部ガイドの活用が考えられる。

また、外部ガイドには、職員の負担軽減だけでなく、民間ノウハウの活用によりガイドの質の向上や効率化などの効果も期待されるところである。

外部ガイドの活用に関して、先例となる白鳥大橋の取組を参考にしながら、公共施設見学ツアーでの催行実績が多い、「夕張スーパーダム」をモデルケースとして検討することとした。

夕張スーパーダムは、平成27年3月に竣工した堤高（ダムの高さ）110.6m、湛水面積15.0km²の重力式コンクリートダムで洪水調節・流水の正常な機能の維持・かんがい用水及び水道用水の補給・発電の5つの役割を有した多目的ダムである。（図-10）

ダム完成により日本で2番目の湛水面積を誇る巨大なダム湖（スーパーパロ湖）の湖底には、昭和48年に閉山した三菱大夕張炭鉱が栄え、活気に満ち溢れた町並みが広がっていた。ダム湖の水位が下がった時に姿を現わす住宅跡地、旧国道の道路跡、橋梁、湖面から顔を覗かせる立ち枯れた木々たちが、かつての繁栄を感じさせるノス

タルジックな風景を楽しめる写真映えスポットとして知られている。

また、秋にはきれいな紅葉の名所として多数の観光客が訪れており、観光資源としての側面も有している。

(図-11)

さらに、同地域は令和元年に日本遺産に認定された「炭鉄港」とも地理的にも顧客層的にも親和性が高いことから、両者で連携することにより、より魅力的な観光資源になる可能性を有していると考えられる。

このことから、夕張スーパーダムと「炭鉄港」を絡めたインフラツーリズムの可能性を検討すべく、令和4年10月に旅行会社、「炭鉄港」の関係者である空知総合振興局やNPO法人炭鉱の記憶推進事業団、地元自治体、地域の観光関係者を対象にファミツアーを開催することとした。

参加者からは、「初めてダムの内部を見学したが、特別感があってよかった。専門用語が多いが、分かってきたら知る楽しみがある」、「地理学的な要素やダム建設前の話、ダムマニアに人気のある場所等のストーリーを入れると面白いツアーが造成できる可能性がある」、「大夕張炭鉱とも関係性の深い夕張スーパーダムを炭鉄港のガイドの対象にしていく可能性もある」、「ガイドについて、ダム職員のOB・OGに対応いただいてはどうか。当時の経験や建設時の苦労話などのストーリーを盛り込んだツアーは需要があると思う」、「教育旅行、バスツアー、コアなファン層に目的を絞ったSIT（Special Interest Tour）の中からどのスタイルを選択するかが肝となる」等の意見をいただいた。（図-12）

今後は、いただいた意見を参考に、炭鉄港ガイド等の外部のガイドによるモデルツアーの試行を通じて課題等を検証していく予定である。



図-10 夕張スーパーダム



図-11 夕張スーパーダム周辺の魅力



図-1 2 ダム見学と意見交換会の様子

b) ガイドマニュアルの作成

外部の方にガイドをしてもらうためには、マニュアル整備が必要となる。

このため、既存の施設説明資料に加え、地域の歴史、産業、周辺の見どころ等を盛り込んだガイドマニュアルを作成することとした。

作成に当たっては、一般の参加者にもわかりやすい表現を心掛け、説明する順路に合わせ、図や写真と説明内容を記載することとした。これにより、誰でも専門的な内容をわかりやすく説明できるよう工夫している。現在のところ、まだ作成途中であるが、完成後には、実際のガイドの場で活用し、さらにマニュアルを磨き上げていきたい。(図-1 3)



図-1 3 作成中のガイドマニュアル

(3) 効果的な情報発信

どんなに魅力あるインフラ施設でも、認知されていないければ、来訪にはつながらない。このため、以下の取組を行い、認知度向上を図ることとした。

a) Facebook「インフラツーリズム北海道」の投稿強化

北海道開発局では、Facebookに「インフラツーリズム北海道」を令和2年に開設しているが、コロナ禍等の影響もあり、認知度は低い状況である。

このため、令和4年度は、情報発信を強化すべく、ツアーが企画され募集を開始した段階での投稿、ツアーが

催行された後には、ツアーの内容を紹介する投稿を行うこととした。(図-1 4)

まだまだ認知度は上がっているとは言えない状況であるが、今後は、投稿頻度を上げるとともに、#(ハッシュタグ)を有効に活用し、検索されやすくする工夫、フォトジェニックな写真を掲載する、他のSNSとの連携を図るなど様々な機会を通じて認知度を高めていきたい。



図-1 4 Facebookでの投稿記事

b) ガイドブックの作成

上述のようなSNSで情報発信していくことも重要だが、見学可能な施設やモデルコース等を一覧で視認できるツールとして、ガイドブックが有効である。今後、ツアーを企画する旅行会社への紹介にも活用できるようなガイドブックを作成することを検討している。

5. おわりに

インフラツーリズムの取組を始めて10年の節目を迎え、取組は徐々に広がりを見せており、参加者からも好評をいただいているところである。一方、まだまだ認知度が低いこと、魅力的な観光コンテンツの磨き上げが必要であること及び地域で運営していくための自走化の体制構築が必要など、多くの課題が残されているところである。

今後も、インフラツーリズムは、「今だけ、ここだけ、あなただけ」という非日常を味わえる体験でもあることから、魅力的な観光コンテンツの一つとして、旅行会社や各地域の様々な関係者とより一層連携し、インフラ施設とその周辺地域の魅力を発信し、より多くの人を地域に呼び込み、地域の活性化に貢献できるよう、引き続き、取組を積極的に進めていきたい。