

地方における近代化遺産を活用した 観光振興の現状と可能性

ともはら よしひこ 広島大学大学院総合科学研究科
友原 嘉彦 大学院生(博士後期課程)

The aim of this study is to show the role of small modernization's heritage in the province for tourism now and in the future. Therefore Amarube ironbridge in Amarube area, Kami town, Hyogo prefecture, serves as one example.

Based on questioning of tourists, tourism industry and tourism authorities, this study shows the following three results. (1) Without advertisement small modernization's heritage will not become a general tourism attraction. (2) Most tourists visit the small modernization's heritage for a very short time and without local workers their length of stay cannot be extended. (3) Only one small modernization's heritage cannot contribute to local tourism promotion.

As a possibility in the future, local area should establish tourism roads connecting modernization's heritages at near areas or promote them as local brands or labels together with other local tourist attractions. Further, it is necessary to decide on what kind of tourist shall be focused.

1. 序論

文化遺産の1つに近代化遺産を挙げることができる。我が国における近代化遺産は1990年に文化庁によって「幕末から第2次世界大戦期までの間に建設され、我が国の近代化に貢献した産業・交通・土木に係る建造物」として定義された。以降、学術分野においてもほかの文化遺産とは区別すべく、近代化遺産という語を用いるようになり、特に遺産の保護・保全をテーマとして扱う建築学や土木工学などの分野において顕著である。

一方、近代化遺産は観光資源としての側面も有する。たとえば、北九州市門司区の門司港駅や東京都千代田区の東京駅は近代化遺産の中でも特に国指定重要文化財に登録されており、これらは観光資源として活用されている。しかし、こうした大都市は当然、観光以外においても集客力があり、観光資源としての各近代化遺産はもとより、観光産業の重要性そのものも地方と比較して高い位置にあるとは言えないだろう。また、地方にあってもたとえば栃木県の足尾銅山や群馬県の富岡製糸場などは相対的に規模も大きく、集客力や観光客の滞在時間

の長さなどで有利な状況にあると言えよう。このような観光資源としての近代化遺産を取り巻く事情を考慮し、本研究ではほかと比べ観光の重要性や期待度が高いと考えられる地方自治体の小規模近代化遺産を事例として観光への活用の現状と可能性について検討することを研究の主目的とし、具体的に①これまで近代化遺産が観光資源としてどのような役割を担ってきたのか、②現状における近代化遺産の観光資源としての役割はどのようなものであるか、③地域は今後、近代化遺産を観光資源としてどのように位置付け、またどのように活かすことで観光を活性化できるか、といった3点について明らかにしていく。

近代化遺産は定義されてからの年数がそれほど経っていないため、特に観光と絡めた研究は現状では多くない。その中でここでは観光学からのアプローチとして3例を挙げる。小池(2006)は、広域に点在する近代化遺産を効率的に周遊可能なものとするため、ストーリー性を帯びた観光ルートの整備を促している。須田(2006)は、近代化遺産の観光を産業観光という語で表しているが、これを今後発展させるために、①ビ

ジネスモデルの構築、②人材育成、③ネットワークの形成、④国際観光との関連、⑤まちづくりの視点に立つこと、の5点を示した。また、成功例として英国のアイアンブリッジ渓谷博物館の事例を示した。この事例では、山間部の町に架かる鉄橋を中心に陶芸所や発電所など既存の周辺産業施設にそれぞれ博物館を建て、産業をテーマとした博物館の町として年間30-40万人の観光客を集客することに成功しているという。さらに渡邊(2009)は比較的大規模な近代化遺産である生野銀山を取り上げ、その観光資源としての評価をまちづくりの観点から検討している。

このように、近年では近代化遺産観光に対する整備についての指摘が挙がり、特定の近代化遺産を観光資源としてまちづくりに活用する動きを研究したものも出てきた。しかし、地方における比較的小規模な近代化遺産を活用した観光振興の現状やその可能性について掘り下げて考察したものは見られない。そのため、これらの点を明らかにすることは地方における近代化遺産観光の適切な振興を行なう上で有意なことであると言えよう。

2. 研究対象地と研究方法

本研究では近代化遺産を観光に活かしている地方自治体の一事例として兵庫県美方郡香美町を選定した。近代化遺産は同町余部の余部鉄橋(図-1)である。2009年6月13-15日に同町内でフィールドワークを行った。その内容は観光客、観光業者、観光当局への聞き取り調査と各種パンフレット類、統計、書籍といったものの資料収集である。研究方法として聞き取り調査で得た結果は各当事者毎に整理し、それぞれの考えや傾向を分析する。資料については要点をまとめて提示する。

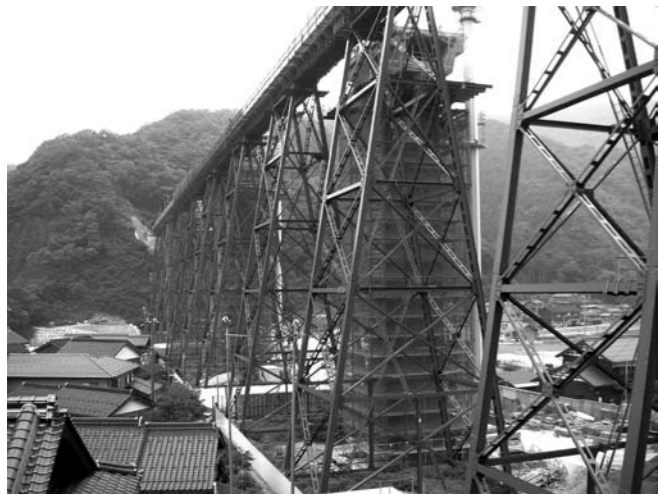


図 - 1 余部鉄橋と建設の進む新橋梁
※2009年6月13日、筆者撮影

香美町は兵庫県の北部に位置し、日本海に面している(図-2)。人口は2万人強である。町の北部を東西にJR山陰本線が走り、余部鉄橋は同線の餘部駅⁽¹⁾付近に架かっている。

余部鉄橋は1912年に完成した橋台面間長309.42m、高さ41.45m、橋脚11基の日本最大のトレスル式鉄橋である。2005年には(社)土木学会土木史研究委員会の近代土木遺産選定でAランク(「最も重要な土木遺産で、国指定重要文化財に相当する」)の評価を受けている。しかし、1986年の鉄橋からの列車転落事故⁽²⁾により鉄橋を取り巻く状況は一変する。それまでの列車運行自主規制は風速25m/sであったが、この事故により風速20m/sとなった。この措置により、以降この区間を走る列車の多くが運休や遅

延することになったため、列車の定時運行のための議論が行なわれるようになる。香美町発行の書籍「余部鉄橋架替記念事業記念誌 余部鉄橋」(2007)によると、1991年に余部鉄橋対策協議会が発足、1994-2001年は鉄橋に暴風壁を設置する検討会が開かれたが、この案は技術的・経営的に困難であると結論付けられた。2002-2005年はコンクリートを用いた新橋梁を建設する検討会が開かれ、その結果、エクストラロードPCラーメン橋を新設することが決定された。2007年から橋梁の架け替え工事が行な

われ、2010年に新橋梁が完成する見込みである。兵庫県作成の「余部鉄橋利活用基本計画」(2009)によると、鉄橋は橋脚3本を残し、すべて撤去される予定である。残される橋脚3本の上には展望台が建設される見込みである。

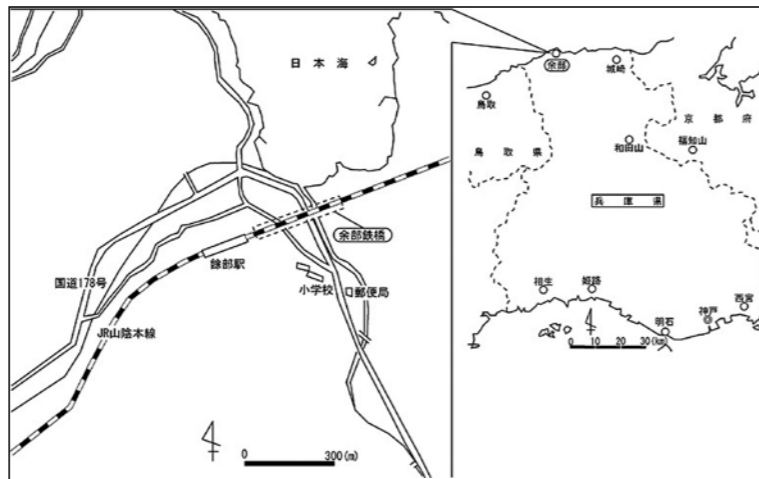


図 - 2 研究対象地(左)と
兵庫県主要部における研究対象地の位置(右)

3. 3タイプの鉄橋観光客

香美町は2004年から余部鉄橋年間見学者数を取り始めた。この統計によると、2004年は1万3千人、2005年は8万3千人、2006年は29万人、2007年は20万9千人であ

る。2005年以前は「鉄橋はあるというだけで、観光客はそれほどいなかった」⁽³⁾が、2005年に橋梁の架け替えが決定されると観光客数は急増、しかし、着工された2007

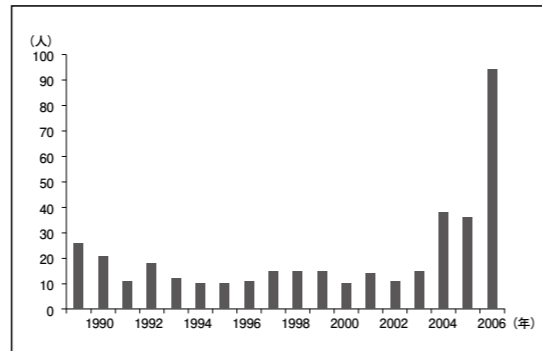


図 - 2 餘部駅の1日当たりの平均乗車人数(定期券含まず)の経年推移

※香美町統計資料(2008)を基に作成

年は前年よりも減少している。また、餘部駅の1日当たりの平均乗車人数(定期券含まず)を図-3で示した。

図-3では2004年から乗車人数の増加が顕著となっている。これは2004年からJR西日本が複数の臨時列車を走らせていたことと関係付けられよう。2004-2007年は休暇時期のみ観光列車「あまるべロマン」(城崎温泉-浜坂、など数パターン)を、2006

年は橋梁架け替えを記念して急行「あまるべ」(姫路-浜坂)を、2007年の春季は観光列車「思い出のあまるべ」(豊岡-浜坂)をそれぞれ運行させていた。また、現地調査時には土日祝日運行の快速「あまるべマリン」(豊岡-浜坂)が2往復運行されていた。

現地での観光客への聞き取り調査や美方警察署余部駐在所巡査部長の平山貴史氏の話(2009年6月13日)に基づくと、余部を訪れる観光客は以下の3つのタイプに分ける

ことができる。

- 鉄道ファン・・・臨時列車の走る土日祝日に多い。余部が目的地。
- ドライブ・ツーリング客・・・休日に多い。別の目的地までの経由地。
- ツアー客(団体バス旅行客)・・・平日に多い。多くは退職した高齢者。別の目的地までの経由地。

鉄道ファンに対しての聞き取りでは次の証言が得られた。「関東から車で1泊3日の計画で来ました。余部鉄橋を見ることが主目的です。気に入った鉄道グッズがあれば買いたいですね。そのための予算? 3000-1000円は出せますね。鉄道関連以外の観光資源に興味はないです」(19歳男性3人組、2009年6月13日聞き取り)、「名古屋から来ました。余部へは2005年から20回以上は来てますね。いつも列車で来て、余部の民宿に泊まります。特急「はまかせ」が鉄橋を走る姿がいいんですね」(1人で来た青年の男性会社員、2009年6月14日聞き取り)。そのほか、姫路から車で来た男性2人組とも話した。

鉄道ファンは鉄橋へのロイヤリティが強く、「全国各地から」⁽⁴⁾訪れている。遠方から来る者は宿泊もし、また、鉄道グッズに支払うことのできる予算も少なくない。しかし、鉄道関連以外の興味は薄いこともあり、橋梁架け替え完了後の動向は不透明である。

余部におけるドライブ・ツーリング客は写真を撮るなど「平均15分程度の滞在」(前出の平山氏)であるため、あまり込み入った話をすることはできなかった。「大阪から車で来ました。イカを食べに香住へ。香住で1泊します。余部はたまたま通ったから、それじゃ、見ようかと」(中年の夫婦、2009年6月13日聞き取り)、そのほか、福山から車で来た中年夫婦(1泊旅行)、神戸から車で来た中年男性会社員の2人組(日帰り)、大阪から車で来た70歳代の夫婦(日帰り)、姫路から車で来た70歳代の夫婦、鳥取から車で来た中年女性2人組、京都からバイクで来た男性6人組(日帰り)とも話した。ドライブ・ツーリング客は固い目的があって余部を訪れたのではなく、写真を撮

るだけなど、車やバイクの運転の軽い休憩として立ち寄っている。このタイプの観光客には鉄橋撤去後においてもさまざまな観光資源を付加させることで、現在より長時間の滞在を可能にさせることができる余地がある。

余部におけるツアー客(団体バス旅行客)も滞在時間が短く、多くは訊くことができなかった。「あこがれの五つ星ホテルに泊まるグリーン車ミステリーツアー」と銘打った団体バス2台のバス運転手とバスガイドは「バス2台で計85人、2泊の旅です。福岡から来ました。お客様は余部ではお金を使っておられませんね。鉄橋の写真を撮られているだけです」(2009年6月13日聞き取り)と言う。また、「城崎温泉と生野銀山の旅」を掲げた団体バスのバスガイドは「バスは1台で40人、城崎で1泊します。広島から来ました。お客様は平均50歳代でいらっしゃいますね。余部には20分停車します」(2009年6月14日聞き取り)と説明する。

ツアー客も主目的として余部を訪れているのではなく、ほかの主要目的地へ行く途中に立ち寄っているだけである。また、個人客のように気ままな旅行ではなく、あらかじめスケジュールが組まれているため、2010年に余部郊外に完成予定の余部道路(バイパス)が通れば、当初から主要目的地でなかった余部は通過される可能性がある。代替観光資源を整備してもこうした特性を持つツアー客を惹き付け続けることができるかは不透明である。

4. 観光業者と観光当局の展望-余部における観光振興の可能性

餘部駅を出て1本道の坂を下ったところに立つ案内板「余部観光協会 観光マップ」によると、余部には宿泊施設7件(うち1件は喫茶店併設)、独立した喫茶・食堂は3件であることを考えれば、余部の観光業はそれほど成熟していないと言える。それは「3年前からの鉄橋観光ブームでも積極的な商売をしていなかった。もったいなかった」⁽⁵⁾、「もう少し早く店を出しておけばよかった」⁽⁶⁾

といった意見に代表されるように、押し寄せる観光客相手に上手な営業をしていなかった。これは余部の観光業界において観光客の動向を見極め、彼らのニーズを掴む、観光マーケティングや観光マネジメントのできる人材が手薄であることに関係しよう。

では、実際の余部の観光業者はどのような意見を持っているのであろうか。聞き取り調査で得た話を示したい。まず、喫茶店店主の前出K氏は「ここは20年前から営んでるね。鉄橋架け替え工事の影響で売り上げを100とするなら、架け替え決定から着工前の2005-2007年は120、着工後は60-50くらい。架け替えは商売にとって非常に迷惑だ」(2009年6月13日の聞き取りによる)と言う。喫茶店の営業は料理の味や内外装、PRなどさまざまなファクターも絡んでいるであろうが、架け替え着工後の急激な売り上げ減はいかに観光資源としての近代化遺産(鉄橋)に商売が左右されるかを物語っている。

また、漁協直販店の前出H氏は「今年1月から日曜祝日のみ観光客用駐車場で海産物を売り始めた。売り上げの7割は観光客からで、特に年配の方の需要があるね。今はスルメ干し中心で売っているけど、冬季のカニの売り上げは期待したいね。この近くに道の駅が出来たら、ぜひ出店したいね」(2009年6月14日の聞き取りによる)と述べた。すでに見たように、土日祝日はドライブ・ツーリング客やツアー客の中高年者が多く、この漁協直販店は彼らの購買ニーズを首尾よく掴んでいると言えよう。しかし、鉄橋観光ブームは2005-2007年であり、営業開始時期が遅れたことは否めない。

次に町の観光当局の展望を見ていく。まず、余部鉄橋の写真を大きく1面に使っているパンフレット「山陰海岸国立公園=香りの住まちは香美町香住」(2009年6月13日現在)を発行している香住観光協会の前出、立脇氏は「新橋梁完成後は鉄橋が観光パンフレットに登場することはなくなるだろう」と言う。しかし、「香美には松葉ガニや但馬牛といった名産品もありますが、余部鉄橋はここにしかない固有の観光資源

です。外の地域との交流資源として、また観光資源として新橋梁完成後も利用しなければならぬでしょう^⑦ という意見もあり、11本のうち3本が残され、展望台として利用される鉄橋の今後注目すべきであろう。そして、当局では余部における新たな観光資源の開発も検討されている。和田氏は「新たな地域の魅力の創出」として、

①鉄橋付近に新設される道の駅で販売する地域の特産品の開発、②町内の鎧地区と余部地区とを結ぶ里山林道の整備、③大敷網を使つての日本海での漁業体験、の3つを挙げる。前出の藤原氏も「こうした取り組みの1つ1つは観光資源としてインパクトが小さいかもしれないが、複数の資源を創出することで全体として魅力ある地域づくりができるのではないか」と話す。このような当局の積極的な姿勢は評価できるだろう。しかし、林道散策や漁業体験が近代土木遺産Aランクの鉄橋よりも観光資源としてアピール可能かと考えると難しい面もあるかもしれない。それはそれら新規の観光資源が松葉ガニや但馬牛同様に固有の観光資源ではないからだ。

以上のことから今後の余部における観光振興の可能性を探ると、次のことが言えるであろう。まず、観光資源である生きた(使われている)鉄橋の消失により、中核的な観光客である鉄道ファンとツアー客を失う可能性がある。しかし、「新たな地域の魅力の開発」による新規の観光資源開発により、一般客(ドライブ・ツーリング客)の確保は可能性が残る。この案では一般客は以前より確実に滞在時間が長引くであろう。そのため、案を成功させるには、鉄橋がさまざまなメディアに取り上げられていた程度のことを今度は地元が積極的に広報活動の強化を果たさなければならないだろう。地元特産品を売る以外にも収益が確保できる仕組み、たとえば林道散策や漁業体験を婚活向けに作業を通して出会いを促進させる場や引きこもり・無職といった若者のための自然体験や就労体験の場などとして付加価値付けをすることも考慮の余地がある。また、展望台として利用される残りの鉄橋3脚の価値を高めるには、鉄道ファン

をも観光ターゲットとして取り込めるよう、周辺における鉄道関連の近代化遺産と合わせてストーリー性を帯びた観光街道を創出したり、仲川(2008)が無人駅における新たな展開を示したように、餘部駅舎を何らかの観光拠点に利用したりといった点も考えられるのではないだろうか。

5. 結論

本研究は地方における近代化遺産を活用した観光振興の現状と可能性について、余部鉄橋を有する兵庫県香美町余部地区を事例として検討した。この事例により明らかになったのは、まず、地方の特に小規模の近代化遺産は広報活動を伴わなければ一般的な観光資源とはならないことである。余部鉄橋の場合、架け替え決定以前の観光客は多くなく、観光業もほとんど根付かなかつた。次に、小規模の近代化遺産に対しては少ししか見ない、あるいは写真を撮るだけの観光客が多く、地元の工夫なくしては観光客の滞在時間を延ばすことはできないことが確認された。余部では、折しも鉄橋の架け替え決定から着工までの2005-2007年は空前の鉄橋観光ブームを迎え、町は「余部鉄橋・夕涼みまつり」や鉄橋のライトアップ、さらには全国鉄橋サミットを開催した。しかし、これらの催しは1,2日で終わるものであり、地元の経済を持続的に活性化させるほどの事業はできず、観光資源としての商業的役割を充分に果たすことができなかった。これは地元で観光マーケティングや観光マネジメントに特化した人材の欠如に由来しよう。観光業者もとりわけ都市部の潜在的観光客がどのようなニーズを持っているか研究する必要があるが、観光当局は町の観光振興を委ねられている点でより一層活動的でなければならないだろう。そのためにはたとえば、産業界や学界の有識者をアドバイザーとして活用したり、彼らを招いて地元の観光業者と観光当局者とで鼎談する機会を設けたりすることなどが容易に考えられる。その際、特に重要なことはなるべく各分野の若手を登用することであろう。地元で有用な内外の若者を育てるということは、長く見れば経済のみなら

ず地元のあらゆる領域が浮揚する手段となるのではないだろうか。

最後に、観光資源としての小規模近代化遺産の今後を考察する。これまで見てきたように小規模近代化遺産が単独で地元の観光振興に貢献するのは難しいことが示された。今後は周辺における同様の遺産と組み、テーマのある観光街道を立ち上げたり、地元のほかの観光資源と組み合わせることで地元ブランド・地元レーベルを確立したりすることが求められよう。その際はどのような観光客を求めるのか観光ターゲットを見据えることも重要であると考えられる。

【謝辞】

本研究は広島大学大学院総合科学研究科におけるリサーチマネージャー養成プログラムの一環として実施された豊岡実習により実現したものです。まず、調査先で聞き取りに快く応じて下さいました観光客、観光業者、観光当局の皆さまに御礼申し上げます。特に香美町役場の和田忠久さん、藤原博文さん、並びに香住観光協会の立脇薫さんにはお忙しい中で大変お世話になりました。ありがとうございました。最後になりましたが、実習の引率教員であり、かつ、筆者の指導教員の1人として日々お世話になっている浅野敏久先生に感謝いたします。

【注】

- ① 地名や鉄橋名は余部だが、駅名は餘部と表記される。
- ② 1986年12月28日、鉄橋を通過中の列車が日本海からの約33m/sの突風にあおられ、客車7両が転落。鉄橋下の水産加工工場を直撃し、加工場の作業員と車掌の計7人が死亡する事故が起きた。
- ③ 2009年6月15日の藤原博文氏(香美町企画課課長補佐兼地域振興係長)への聞き取りによる。
- ④ 2009年6月13日の鉄橋付近にある喫茶店の店主K氏への聞き取りによる。
- ⑤ 2009年6月13日の立脇薫氏(香住観光協会事務局長)への聞き取りによる。

- ⑥ 2009年6月14日の鉄橋付近にある香住町漁協直販店のH氏への聞き取りによる。
- ⑦ 2009年6月15日の和田忠久氏(香美町産業部観光商工課係長)への聞き取りによる。

【参考文献】

- 小池 利佳「紹介 道路にまつわる近代化遺産と観光」高速道路と自動車、49-10、pp.59-62、2006年
- 須田 寛『新しい観光－産業観光・街道観光・都市観光－』交通新聞社、2006年
- 仲川 ゆり「ローカル駅の活用に関する研究(Special edition theme 新たな顧客価値の創造と未来の駅づくりをめざして)」Technical review、JR East、24 (summer)、pp.69-72、2008年
- 兵庫県「余部鉄橋利活用基本計画」2009年
- 兵庫県香美町「余部鉄橋架替記念事業記念誌 余部鉄橋」2007年
- 渡邊 公章「産業観光資源としての生野銀山の評価に関する研究」日本国際観光学会論文集(第16号)、pp.69-75、2009年