

第6回 インフラツーリズム有識者懇談会

令和2年8月5日

【清水座長】 それでは事務局より前回までの議論の概要について、事務局より説明をお願いいたします。

【観光・地域づくり事業調整官】 それでは事務局からご説明させていただきます。資料の1-1をご覧くださいと思います。

3ページ目をご覧ください。こちらは第1回～第5回までの懇談会の開催経緯でございます。

1月末の第5回懇談会では、各モデル地区の進捗状況の報告ととりまとめの方向性について、中間報告ということでご意見をいただいたところでございます。本来であれば年度内3月の末に懇談会を開催する予定でしたが、コロナの影響で開催できず第6回懇談会を本日開催することになりました。

4ページ目をご覧ください。昨年度選定しました5箇所のモデル地区の概要でございます。

続きまして5ページ目をご覧ください。モデル地区での昨年度の取組でございます。こちらにあるように、昨年度は資源の調査・ツアーの企画・ファムツアーを実施してニーズの把握・体制づくりにつきまして検討してきたという取組でございます。

続きまして6ページ目をご覧ください。前回の懇談会でとりまとめの方針について説明させていただきました。検討の1つ目、インフラ施設見学の深度化ということで顧客価値をどう向上させるか。2つ目は地域の観光資源と連携したコンテンツの検討。3つ目はインフラツーリズムの運営に対しての構築。4つ目はインフラツーリズムの実践ということで販売手法やプロモーションの整理、こちらをまとめたという状況でございます。

続きまして7ページ目でございます。こちらは前回の第5回懇談会のご意見でございます。各モデル地区共通といたしましては、各地域とも十分なストーリーが出来ていない、インフラそのものが素材として成り立つようにしていくことが必要だということでございます。

今後の展開のポイントとして5点あげていただきました。高単価にする、周辺資源との連携、ターゲットとテーマを設定する、全箇所の課題ですがガイドの確保、主導する組織を検討する、というようなご意見をいただいたところでございます。

一番下、成果のとりまとめの方針でございますが、こちら地域で全て行うことは難しいので、優先順位をつけて整理していくことが必要だというご意見をいただいたところでございます。

一つ目については以上でございます。

【清水座長】 以上の説明について何かご意見はありますか。阿部委員も特によろしいでしょうか。

【阿部委員】 意見は特にありませんが、若干音声聞き取りづらいときがあります。

【清水座長】 マスクをしているので声がこもってしまうようです。なるべく大きな声で話すようにします。

【阿部委員】 ありがとうございます。

【清水座長】 それでは次の議事にまいります。各モデル地区の進捗状況、これまでの成果については関連がありますので、一括して事務局より説明をお願いいたします。

【観光・地域づくり事業調整官】 はい。承知致しました。

それでは資料1-1の2.各モデル地区の進捗報告と、3. これまでの成果についてご説明させていただきます。

資料9ページ目でございます。こちらは昨年度の事業フローでございます。現地協議会を開催いたしまして、状況把握、課題の確認、ファムツアーを実施しましてインフラ見学や地域の観光資源に関してご意見をいただきました。さらに事業の実施方針やツアーについて検討を実施してきたという状況でございます。こちらについては前回は提示させていただいているところでございます。

続きまして10ページをお願いいたします。こちらについては事業全体のスケジュールを図示したものでございます。このインフラツーリズムにつきましては、令和元年度から、モデル地区で最終的に収益を上げるための観光商品の造成と商品の募集を実施する主体の設立の検討を進めているところでございます。地域によって進捗が異なるところもございますが、現時点での予定では来年度くらいまで支援を行う予定ということで令和3年度までの実施を今考えています。その最後に中間総括を考えている、というようなところでございます。

なお、この図の2段目にございますが、以前、インフラツーリズムの手引きを作成していただいたところでございます。モデル地区での取り組みは、全国の参考となるように手引きの更新を来年度考えたいと思っております。

続きまして11ページ目をお願いいたします。こちらについては各地域の実施してきた協議会やツアー、打合せ等の内容でございます。1月の懇談会以降の地域の状況を記載しております。コロナの影響もあり、実質3月～5月までは各地域とも調整ができない状況でございました。しかし、緊急事態宣言解除後の5月末以降、各地域で関係者との調整を実施していただいているという状況でございます。

続きまして12ページ目をお願いいたします。12ページ目以降は第5回懇談会の1月末以降の協議会の状況を載せてございます。まず12ページから鳴子ダムでございます。12ページは協議会の実施状況でございますが、13ページには運営のスキーム、14ページ目には課題に対する検討主体について提示させていただきまして、各協議会で内容について確認検討いただくことということで協議会を開催してきたという状況でございます。

鳴子ダムの協議会の結果は15ページ目でございます。年度内に役割分担を確認する、自走化に向けた取り組みとしてはターゲットを設定して商品化に向けた取り組みを実施するとしたところでございます。

続きまして16ページ目からは天ヶ瀬ダムでございます。第2回の協議会を3月に開催予定でしたが、コロナの関係で延期しておりまして、現在、日程の調整中でございます。17ページのスキーム、18ページの各地区の課題の整理につきましては次回の協議会の中で提示していきたいと考えているところでございます。

19ページ目からは来島海峡大橋でございます。協議会の結果は22ページ目になりますのでご覧いただきたいと思います。協議会の中では運営を行う主体について確認したところでございます。

なお、この時点では夏ごろに社会実験のツアーを実施することで調整を進めておりましたが、実際コロナの状況もありまして塔頂体験のオペレーションの人材や国・県・市の関係者の確保について合意を得てきたというところでございますが、社会実験につきましては来年度に進めたいと考えている状況でございます。追ってまたご説明させていただきたいと思っております。

23ページ目からは鶴田ダムでございます。26ページ目が結果でございます。鶴田ダムにおいては、インフラツーリズムの意義を確認して体制の構築、ツアーの内容について議論を行って参りました。継続的な運営に対しての検討や、各自治体が利益を享受する仕組みの構築ということで協議会を実施してきたという状況でございます。

27ページ目からは八ッ場ダムでございます。八ッ場ダムにつきましては前回もご説明いたしましたが、昨年9月に八ッ場ツアーズによるツアーを終了いたしまして、10月以降、地元主体のツアーへ移行しております。28ページ目は昨年度までに取り組んだ内容について記載しております。インフラツーリズムの深度化、コンテンツの検討、インフラツーリズムの実践など、他の4地区で実施する内容につきましては、八ッ場ダムは平成29年度から随時実施してきたという状況でございます。

29ページから31ページはインフラツーリズムでの八ッ場ダムの取り組みについての資料を記載しております。ただし、30ページは個人向け、団体向けの各種ツアーを設定して取り組んできたとい

う状況でございます。

32ページは小さくて見にくくて恐縮ですが、見学者の推移を記載しているところでございます。一番右側の令和元年度10月には見放台を設けているのですが、そこには10月に関して6万2千人が訪れていたという結果が出ているところでございます。

続きまして3.これまでの成果について引き続きご説明させていただきます。34ページをご覧いただければと思います。まず初めに、来年度、手引きを更新させていただく予定の旨をご説明させていただきます。この図は手引きに記載しておりますインフラツーリズム拡大のステップとこれまでの検討項目①～④を下に対比させたものでございます。

モデル地区での実践の内容を今後手引きの改訂に反映させていきたいと考えているところでございます。

続きまして35ページ目でございます。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からということでございます。インフラツーリズムを進めるにあたりましては、新型コロナの感染防止対策が必須となっております。一番下にそれぞれのガイドラインを記載しております。例えばエレベーターの利用やダムの監査廊においては、準拠出来るような、各ガイドラインを元にしまして密にならないような体制の構築が必要と考えております。

また、事業のスケジュールについても第一波、第二波、第三波、今後どのような形になるかわかりませんが、感染拡大とならないような対策を講じる必要があると考えております。

続きまして36ページ目をご覧いただければと思います。

今現時点で考えられるインフラツーリズムの現場における感染防止対策の内容を記載しております。まず、お客様の対応の要請といたしましては、体調・体温の確認、マスクの着用などを要請していくことを考えております。インフラ施設につきましては、バスやエレベーターの使用について人数制限、立ち位置のマーキングを行うことを考えております。その他等でございますが、旅行中、手洗い、うがいを出来るようにすることや、体調不良の方は旅行から離れていただいて最寄りの保健所などに相談・受診できるように準備をしたいと考えております。

37ページでございます。コロナ対策に関して旅行会社の一つの事例でございます。ツアー募集の際にはバスの窓側のみの使用にするなど、応募時点から感染予防対策について明示をしているような状況でございます。

38ページ目をお願いします。検討項目を再記したものでございます。

39ページ目をご覧いただければと思います。検討項目と時間軸を表したものでございます。

検討の③番、運営体制の構築を軸としまして①のインフラ施設見学の深度化、コンテンツの検討

を一体的に進めることが必要だと考えております。①②どちらを重点的に検討するかにつきましては施設なり各地域の特選に応じて判断していくとだろうかと考えております。その後、検討の④としてインフラツーリズムの実践として販売、プロモーションを実施するというでこのような形にしたという状況でございます。

続きまして40ページ目をご覧ください。今ご説明した検討項目①～④についての検討項目の詳細でございます。40ページにつきましては検討の①番、インフラ施設見学の深度化ということでございます。

ポイントにつきましてはインフラの効果的な見せ方を検討して、顧客価値の向上を図ることが必要ということでございます。検討のフローにつきましては左側に矢印がございます。まずはインフラ施設の特性の整理、その後深度化の方向性の検討、ターゲットと付加価値の検討、見学・体験の運営の検討を、右側に詳細を記載しておりますが、それらの視点で進めていくことが必要と考えております。

続きまして41ページ目検討の②番でございます。地域の観光資源と連携したコンテンツの検討でございます。こちらのポイントにつきましては、インフラ周辺の観光資源を結ぶストーリーの構築が重要だと考えております。ターゲットに合わせたストーリーを作成してインフラ施設と資源との組み合わせを行うということで考えております。フローにつきましては上から、資源の抽出、ストーリーの作成、ターゲットの設定、ツアー化・モデル化・プログラム化、検証を実施していくということで考えております。なお、こちらのコンテンツの検討につきましては、ファシリテーターを交えたワークショップなどの開催・試行も考えているところでございます。

続きまして42ページ目、検討③番目のインフラツーリズム運営体制の構築でございます。こちらのポイントとして、いわゆる体制面だけではなく、運営資金面からお金の流れも含めて持続可能な体制を構築することが重要と考えております。関係する団体の役割分担を明確にしまして、関係する各組織が利益を享受する仕組みの整理が必要と考えてございます。検討フローでございますが、関係団体の抽出、協議会の体制の構築、各団体が担うべき役割の明分化、キャッシュフローの整理、体制・スキームの構築を進めていくと考えております。

43ページ目、検討④番目でございます。インフラツーリズムの実践でございますが、こちらのポイントについては、運営体制を持続しながら継続的にインフラツーリズムの実践を続ける事が重要と考えております。効果的な販売・情報発信を行いながらツアーを実施しまして、収益を地元還元し、持続的な運営を継続する必要があると考えております。フローにつきましては、商品の企画・造成、情報発信、ツアーの実施、実践を応じていくということで考えております。

続きまして44ページをご覧ください。各モデル地区の現状の整理でございます。

上から、鳴子ダムにつきましては、みやぎ大崎観光公社が予約管理、ガイドは地元協力者と調整しながら進めていくと考えております。

天ヶ瀬ダムについてはDMOと宇治市観光協会、京阪がそれぞれ実施することとしております。

来島海峡大橋については民間の観光事業者が実施することで調整済みでございます。

鶴田ダムについては観光物産協会が実施することで調整を行ってきたところでございます。

続きまして各地域の詳細でございます。

45ページをご覧ください。こちらは鳴子ダムの成果でございます。①の深度化については、すだれ放流が、今は年1回しか実施していませんが、通年といいますか年何回か実施できないかどうかということ、ガイドの方向性について確認してきたところでございます。②のコンテンツにつきましては世界農業遺産の大崎耕土など水をテーマにして検討することとしております。

46ページ、天ヶ瀬ダムでございます。こちらの深度化につきましてはキャットウォークからの見学と観光放流を組み合わせたプログラムを検討しております。コンテンツにつきましては、やはり京都市内から近いということで世界遺産などの観光資源、歴史・文化をつなぐストーリーを検討することとしております。

47ページ、来島海峡大橋でございます。エレベーターが少人数となることから高単価を検討していくという方向でございます。あとは安全確保、ガイドの方向性を確認していくというところでございます。コンテンツにつきましては村上海賊、サイクリング、周辺地域の歴史を結ぶストーリーを検討することいたしました。

48ページ、鶴田ダムでございます。こちらの深度化につきましてはターゲットに合わせた各種ツアーを検討してまいりました。コンテンツにつきましては周辺の市町村との連携を整理したところでございます。

49ページ、八ッ場ダムでございます。こちらについては先ほどご説明させていただいた通り、地元に移行しているということで、平成29年度から令和元年度まで実施した成果について確認してきたというところでございます。

50ページ、各地域の進捗状況を一覧にまとめたものでございます。◎は実施内容や役割分担が明確になっているもの、○は概ね方向性が決まっているが方針の検討が必要なもの、△は課題の整理が必要なものということで記載しております。

各地域に①～④まで○なり△をつけております。先ほど説明した内容を反映したものでございます。これを元に今後引き続き検討していく考えでございます。

2と3につきましては以上でございます。よろしくお願いいたします。

【清水座長】 ありがとうございます。それではご質問、ご意見をよろしくお願いいたします。

【篠原委員】 篠原です。よろしくお願いいたします。7月から佐藤課長が着任されましたが、佐藤課長とは20年ほど前、湯西川の水陸両用バスをどうやったら導入できるかの検討を、元所長だった時代に一緒にさせていただき、それからインフラ観光についてずっとお付き合いをさせていただいています。ハツ場ダム、首都圏外郭放水路、立野ダムそれから鶴田ダム、来島海峡大橋とご指導いただきながら一緒に進めてきているところです。

今ご説明頂いた内容は、きれいに聞こえますが、厳しいことを言うと、具体的に形に残るような成果が出たのかは詳しくチェックしていただかないといけないと思っています。

引き続き5つの認定地区を育てていくということと、新たに2つくらい追加と聞いていますが、うまく回らなかった実態の裏側を見ると、事前の選定段階の調査で、市町村が一生懸命やる気になっているのかと、インフラ自体の魅力の掘り起こしができそうかどうかの確認が甘かったので、5箇所の中で差が出てしまったのではないかと考えております。しかし、今まで各地域で進めましたので、これを継続的にどう発展できるかについては、前向きに議論していかなくてはならないと考えています。

【観光・地域づくり事業調整官】 深度化については昨年度から検討していますが、地域によって進捗状況が異なっています。

まだ検討段階に至っていないところもありますが、そういうところについては今年度も引き続き体制や深度化については検討をしないといけないと考えているところです。まだまだというところがあります。

【公共事業企画調整課長】 市町村長の顔が見えないところは厳しいと思います。モデル地区の卒業のシナリオも考えていかなくてはならないとも思っています。

【篠原委員】 事務局にご提案しているのは、5箇所の中でも優劣があるということで、一回選定してしまったから継続的に入れたままにすること自体おかしいのではないかと申し上げているところです。とはいえ手を付けてしまったので、このまま「知らない」というわけにはいかないんですね。整理すべき行政の、あるいは地元のDMO等の危機感の中で、なんとかやりたいというベースを作ってもらえるような応援をしながら、向こうからのアプローチがあれば全面的に協力していくということにしないと、こちらから無理に会議を開いてお願いするような体制であつたら、これは継続していく必要が全然ないと思っています。

新たな地域の選定にあたって、同じ轍を踏まないようにトップの顔と、真剣に利用したいという

意気込みや素材、整備局自体の担当者のやる気を含めて総合的に判断しないと、安直に新規で繋げると同じことになり、報告書を作って終わりになってしまいます。長年やっていると見えてくるので今の体制を変えないといけない、というご提言です。

【河野委員】 天ヶ瀬のことは、行かせていただいたのでわかりますが、他地域においても、DMO 自体の取捨選択・選別、機能しているのかどうかを判断していくことが必要になります。DMO という組織の性格上、予算の紐づけがあり、事業計画に記載されたものを行う立付けになっている関係上、事業実施期間の途中で事業内容や手法を臨機応変に変えるなどのフットワークの良さは薄いという特性があります。

DMO を中心とした地域の複数のステークホルダーがいる中では、DMO は立場上、観光を推進していくという意味では適切なので、「DMO を中心としてやりましょう」とみんなが言いやすいのですが、本当にそれで動くのかというところの検証は地元でもされていません。こちら側としても、DMO はそういう義務があるから、ミッションがあるから「じゃあ DMO でやったら」とつい言うのですが、本当にできるのかというところは、実は結構私は懐疑的で、DMO で元々やろうとしていたミッションを持っていたところに追加でインフラツーリズムが入ってきたものに対してどれだけ各組織がコミットする気があるのかということ、現場の会議では積極的な話をされていますが、これを中長期的に推進していくとなった時に実は疑問があります。

それは天ヶ瀬だけの例ではなく、DMO というものが本当にこれを柱として立てる気があるのであればやるのですが、「観光だから DMO だよ」という決め方はおそらく危険です。

その中で天ヶ瀬の場合は、例えば鉄道会社さんがメインになって売っていくという選択もあっていいと思います。ただ、組織の中で会議体があった時にどうしますと言われたときに、鉄道会社が主体的に自らがやりますと言うわけはありません。DMO があるから。

理論的にきれいな立て付けの中で推進しようとしても推進できるとは限らないというのが実は正直なところで、琵琶湖疏水も京阪が、心の故郷だし、もう気概だから赤字でもやるというのがあり動き出したものなので、モデル地域だからやるという理由で本当に出来るかは難しいです。

実際、天ヶ瀬も周りの素材は良く、本体の地整の方のやる気があるのはわかっています。ただ、それを束ねる人たちが本当に相応しいのか、運用の面に対して事務局がどこまで本気で突っ込んでいけるかというところは、結構その後の肝になるかなと思っていて、今回も5つから7つにという話がありますが、それに上がっていない中でも人が変わればやる気が変わるというのが地方のよくある話なので、今まで一回も話があがってきてないネタで、やりたいんだと思っている地方の案件はいくつかあります。

私が知っている中では、亀の瀬がやりたいと思っているということなんですけれども、そういった今回の議論の中であがっていないものも実は案外いたりして、そういうところをどうやって、年間のモデル地区としてバックアップする形ではないにせよ、別の形でもいいからネタとして種を育てていくための取り組みを複層的にどう走らせることが出来るかというのは、すごく重要なポイントじゃないかなと思います。

【篠原委員】 私の意見と半分共通して言っていただきましたが、DMOは162くらい認定はしたものの、機能の問題が色々あり、後付だからできるできないでなく、DMO自体が地域の観光の構想を持っているかというその段階から、今の現実があると思います。

文化庁の色々な審査をしていると、みんなDMO絡みという話が前提になっていますが、それは違うんだという話をしているんですけれども、今回の事案でも出てきたのが来島海峡大橋なんです。

広島側の尾道と今治を繋げているのは、DMOしまなみジャパン。観光庁でも世界レベルのという話でランクを上にしてると思うが、実態を見ると行政の出向の方が多く、本件の取組に関しても意欲を感じる事が出来ませんでした。たまたま、会議ご出席の者の方の問題かも知れませんが今回の仕掛けについて議論をしてもお腹が空いていないと印象が強く残っています。

今回、来島海峡大橋がうまく軌道に乗りつつあるのは、地元の四国地整や本四高速さんのご努力がベースですが、地元で意欲的な観光事業者との連携が見えている事、正しく民力があるからです。

これを継続的にやっていくには、儲かる仕組みを作れるような仕掛けをアドバイスしていかない限り、このインフラツーリズムは続かないと思います。いつまでもお祭り型(イベント型)でやっても続かないので、具体的に踏み込んだプロデュースができるような体制を取らなければいけないと思っています。

【公共事業企画調整課長】 資料1-2に欠けてるのは、多分「キーパーソンが誰か」ということ。キーパーソンがないプロジェクトはたぶん動きません。

【河野委員】 顔が浮かぶというのがないと、無理ですね。

【阿部委員】 昨年度は海外に1年行っていて現場の状況が把握できていないのですが、手引きとしてまとめるかという議論もあると思いますが、インフラツーリズムの全国展開を念頭に置いた場合、なにが手引きに求められるかは、今の段階で整理したほうが良いのではないかと思います。

また、資料の随所にストーリーや推進体制のキーワードが出ていますが、インフラツーリズムだからこそそのストーリーや体制という、他の観光展開とは違うインフラツーリズムの個性のようなところも整

理しつつ実践を展開していった方が良いのではないかと実感しました。

【観光・地域づくり事業調整官】 何が求められているかということについては、来年度手引きの改定を考えていますが、今年度も整理をしながら進めたいと思っています。

【清水座長】 私は鳴子に入らせていただいたんですが、結局何を検証したいのかがよくわからなかったんですね。実態としては動かさなくてはいけないので、まず地域を選んだというのが実態だと思えます。そこから具体的に何を検証するかも各地で考えるという運用だったと思えますよね。なので、鳴子では何を検証するべきかをまず考えて現地に入って、色々議論させていただいているということなんですよ。

インフラだけのツアーでの収益が厳しい中で、どうやって地域を巻き込むかは、位置的にも規模的にも、鳴子はよく考えないといけないと思えます。まずそこが検証項目であり、テーマを決めて、鳴子だけにとどまらず下流まで含めてようやく成り立つのであろう、と。そうすると今度はダムの事務所長だけでは仕方ないので、大崎の方、具体的には観光公社がどうやっていい民間の方を連れてきて、どう収益につなげていくかを考えなければ、金の切れ目が縁の切れ目で無くなってしまわないのかと危機感を感じています。

いずれにしても、河野さんと篠原さんのご発言と違う表現ですが、たとえば 39 ページで図を作っていたときに、まず組織だろうと、誰がやるのかと思いました。今の立て付けとしては、まずは DMO にそれくらいやってほしいと思う気持ちはあります。厳しいかなとは思いつつも。鳴子には DMO がない、大崎観光公社は DMO ではないので。必ずしも DMO でなくてもいいですが、ある特定の民間を探しにくい時に、そこをまとめているであろう観光組織と話をし、どこと組んでやるか、収益化などについても考えていただきたいと思えます。鳴子は現状ではキーパーソンは佐藤所長ですが、そこに頼ってはいはなかなかうまくいかないだろうな、と。

どこかまでは彼に作っていただいて、そこからは誰がやっても運用できる形もあろうかと思うんですけれども、ただ、それにとどまっているとその先の展開はないなというのが私の感覚です。

【篠原委員】 今までも佐藤課長と話をして来ましたが、誰がやるのかという話では、「誰のためになるのか」というのがキーワードになってきます。誰がハッピーになるのかということだと思えます。観光業者かもしれないし、行政の地域創生かもしれないが、色々な前提をぶれないまま我々がアドバイスをしていったときに、ふと気づくと一生懸命なのは私と国だけで相手からは迷惑ということになってしまうんですね。天ヶ瀬も鳴子も、「誰のために」ということを考えないと、下手をすると足を掬われてしまう、そんな風に思います。佐藤課長いかがですか。

【公共事業企画調整課長】 そのとおりだと思います。

【河野委員】 参考までに別件ですが、今、国で洋上風力の推進地域の選定作業に入っており、事業者とインフラツーリズムの事を考えています。民間の事業なのでこの事業からは外れますが、地元の話や意見を聞いていくと、風車が立ってインフラツーリズムになるのは嬉しいが、地元は誰もやる気がない。結果的に地元がハッピーになることについて「それはいいね、できたらいいね」とは言うものの、主語に誰もいないんですよね。事業者や風車を建ててくれる人がやってくれて甘い汁だけ吸えたらいいという地元の方が多いです。自分らがハッピーになるから自分らがやる、とならないのが厳しいところです。

【公共事業企画調整課長】 ダムの現場というのはそういうものです。補償作業など国がまるっきりやっているので、何でも国にやってもらえると思っていますが、どちらにせよ私たちはいなくなるので後が困るじゃないですか。湯西川では、仕方ないので最初はやるけどあとは任せる、そのあとはいなくなるので全部任せる、という作戦で水陸両用バスをやって、最後は日光市が今、全部やっていますけれども、3年位かかってそういう作戦でやろうと。最後やってくれればいいがその目途がたたないと。

【篠原委員】 あれは奇跡的。大体2、3年で終わってしまっていますが、続いています。

【公共事業企画調整課長】 市長さんとコミュニケーションが出来ていたので、最後は市がやると言ってくれたんですけれども。

【篠原委員】 結局、首長がそういったベースに乗ってもらわないといけない話なんではないですかね。地域創生というと大きく膨れてしまうのでみんな賛同しますが、佐藤理論では地域創生のようにふわっとした話ではないはずだと、誰が具体的にという話だよなということなので、有識者が突き詰めていきながら動かせるようにしないといけないと思うんです。その受けとして、前提となるモチベーションや首長の話も含めて、選定をしないと、整理をただけで終わってしまうので、選定地域も含めて見直していくべきだと思います。

【清水座長】 私が気になっているのは、インバウンドをどうするのか。インバウンドだから余計にインフラ単体だと厳しいので、他の資源を付けたいという話だと思うんです。当面は日本人ということになると少し考え方を考える必要が出てくると思うんですよね。

日本人だと泊まらないでちょっと来ることも可能ですし、外国人と比べるとそんなに単価も高くないので、もう少し軽いもので沢山来てもらうという考え方が出来ると思うんです。これまではインバウンドだから重たいもので消費者単価が高いと議論していたはずなんですよ。財源等の関係でインバウンドを見据えないといけないので、これは忘れてはいけないと思うんですよね。

【観光・地域づくり事業調整官】 財源的には国際観光旅客税をもって社会実験を実施している

ので、インバウンドを方向性として無くすということはもともと考えてはいないんですけれども、国内の方が来ない所にはインバウンドも来るはずがないという話は先生方からも毎回いただいております。コロナの状況もあり、インバウンドという最終目標を置いてはいますが、国内向けも合わせて考えないといけない。先生のおっしゃられるような変化もあると思いますが、これまでに様々なツアー、コースを検討してきているので、これから実施する内容についても、一泊や日帰りなど視点を変えながら進める方向ではないかと考えています。

【清水座長】 同じインフラサイトでも、このフレームでやっているものと、個別に関係なく独立でやっているものがあると思うんですよ。例えば日本人のものでいえば教育ツアーとか、鶴田とかで検討している。このフレームで検討しているものと、別で勝手に現場で動いているものと仕分けをやるべきじゃないかと思っています。

【篠原委員】 大前提となる観光旅客税などの財源が、実際は出国していないからないはずという認識が必要です。観光庁の方とやり取りしている中で、外客担当も全て国内シフトになってきますから、観光庁自体も中長期ビジョンではインバウンドも押さえますが、差し当たってはコンテンツを掘り下げていくということへのシフトだと思うんです。

インバウンドの財源だということで、インバウンド絡みのようにしていましたが、元々私の心の中では地域観光を広げていく観点でずっとやってきましたから、そういった観点で我々は整理すべきだと思うんです。日本人のプログラムが無い中では説明のしようがないので、それもしっかり作っておきながら、インバウンド対応も合わせてやるという順番はしっかりと作らないといけない。

【阿部委員】 インフラツーリズムというと、公共施設なので公共の管理者が居てそれを軸に展開していくというそもそものところが行政頼みになるというところに繋がっている。私はずっと地域づくりの仕事をしていて同様の悩みがあって、行政が働きかけても現場がついてきてくれないなど。ある意味インフラツーリズムらしさというもそこにあると、お話を伺っていて実感として受けました。

【清水座長】 時間の都合もあるので一旦次に移りたいと思います。ご説明よろしくお願いたします。

【観光・地域づくり事業調整官】 はい。それでは4.今後の実施方針と5.インフラツーリズムの今後の留意点についてご説明いたします。

まず4の実施方針ですが、52ページからでございます。下段に今年度の事業内容を記載しております。今年度は先ほど話がありましたが、自走を前提としつつモデル地区の協議会のサポートを実施する、また、新たなモデル地区の追加を予定しております。新型コロナウイルスの影響を考慮し現実的なスケジュールで進めたいと考えております。

53ページ目、前回第5回の懇談会でも提示いたしました手引きの勘所を踏まえて、自走化に向けた検討項目を記載しています。今後、これをブラッシュアップしながら手引きの改訂に取り込んでいきたいと考えている状況です。

54ページ目からは各地区の今後の検討事項として令和2年度の事業内容、各地域で検討する内容を整理したものです。

鳴子ダムについては中心となる大崎市、民間企業との体制を構築することが必要だということです。記載はございませんが、今年度2回打合せを実施しておりまして、みやぎ大崎観光公社がツアーの販売等を実施することで調整を進めているところです。ガイドについては学生との連携ということも前回お話をさせていただきましたが、現時点では地元の協力者、地元の催し等に携わっている方についてガイドとして調整を行いたいと考えております。テーマの水については世界遺産の大崎耕土との組み合わせを検討したいと考えております。

55ページは天ヶ瀬ダムでございます。企画についてはDMO、実施については観光協会、流通については京阪が実施する体制を検討する方向で考えている状況です。京都市内に近いということで、周辺観光資源と連携させた個人向けツアー商品を造成することを考えています。

56ページ目、来島海峡大橋でございます。運営体制といたしましては観潮船を所有している地元観光業者がツアーの実施・販売等を実施することで調整を図ってきたところでございます。なお、ツアーの実施にあたりましては主塔への塔頂に管理要員の確保が必要になります。管理要員については民間事業者、市のOB等で調整を実施している状況です。

③番夏以降の実施に向けてと記載しておりますが、先ほど説明いたしました、主塔のエレベーターの安全対策の検討や、しまなみ海道はサイクリングが盛んですが、ツアーとの連携等について今年度検討を実施しており、ツアーは来年度実施することで考えております。

57ページは鶴田ダムでございます。運営体制としては川内川水系かわまち観光振興部会と連携し、運営体制を確立していくという状況です。ガイドについては事務所勤務のコンシェルジュの活用・連携を考えております。

④番は、鶴田ダムにおいてはインフラツーリズムを紹介するパンフレットを作成しています。こちらについてお手元にお配りさせていただいております「鹿児島県さつま町「鶴田ダム」魅力倍増プロジェクト」ということで、インフラツーリズムの紹介と今後実施する予定のツアーの内容について記載しているパンフレットを現地で作成しているという状況でございます。パンフレットについては他の地域にも必要に応じて作成を検討していくような状況でございます。

もう一つ、「鶴田ダム見学ツアーガイドブック」ということで、鶴田ダムで先ほど言ったコンシェルジュ

ユの方とかを使ってやっていただく中で、一般の方、見学者用のガイドブックとかガイドのシナリオとかこういうところを地元の事務所の方に作っていただいて、現地見学を進めております。

これは今後ツーリズムに反映していきたいと考えているという状況でございます。

58ページ目、八ッ場ダムでございます。先ほどご説明いたしました、インフラツーリズムとしては自走しているという状況でございます。八ッ場ダムは完成したわけですが、ダムの提体や管理棟などを開放していく方針でございます。活用した有料のダム見学ツアーやイベントを実施していく予定ですので、これらの状況を確認していきたいと考えております。

59ページ、各地域の事業スケジュールでございます。今年度はコロナの影響もあり、地元関係者と調整ができていなかったということで先ほどご説明させていただきました。さらにコロナの感染予防対策を追加で検討する必要がありますので、これらを踏まえ現実的な工程を記載しています。

鳴子ダムについては現地で関係者と打合せを進めております。みやぎ大崎観光公社が企画・販売等を主体となって進めていくことで確認しております。ガイドも現地のイベントに参加される方の協力を得て10月か11月頃に社会実験としてツアーを実施したいと考えております。

ツアーの内容ですが1日1組限定の高単価を付加価値プランとして、ダム湖のパトロール船で遊覧したり紅葉を楽しめる、というようなことをメインコンテンツにして、周辺観光資源との連携などのツアーを検討していきたいと考えております。

2週間後の8月17日に現地協議会を開催して、これらの内容について確認を進めていきたいと考えております。

天ヶ瀬ダムについては、今年度は実施方針の検討、運営体制の構築、ツアーの検討などを行い、社会実験を来年度4月以降に実施する予定で現時点では考えております。

来島海峡大橋については先ほども若干触れましたが、エレベーターの安全対策検討や、ガイドツアーの連携との検討を今年度実施して、社会実験ツアーは来年度に実施する予定でございます。

鶴田ダムでございます。今年度は秋頃、11月頃となっておりますが、伊佐市、またはさつま町の地域のイベントと連携したダムの観光放流を検討している状況でございます。なお、鶴田ダムについては団体・個人向けの11のツアーを企画しておりました。コロナの影響もあり全てのツアーを詰めていくのは難しいので、適宜、調整できるツアー内容の検討を進めていくと考えております。また、見学のツアーガイドブックとして冊子とか、マニア向け、子ども向けのガイドブックを作成していく予定です。

以上が4の実施方針でございます。

続きまして5のインフラツーリズムの今後の留意点についてご説明いたします。

冒頭課長の方からもお話があった関連でございます。

61ページ目をご覧くださいと思います。

【公共事業企画調整課長】 これは私が説明します。

資料の中で、ガイドブックも含め一番の欠点はお金のお話が全く書いていないので、事業をスタートアップさせる人には一番欲しい情報がないというのが正直な感想です。開業資金をどうやって集めるかというところから本気で始めようとする人は、死ぬ思いをするはずなので、その辺の話をスルーしてインフラツーリズムは簡単に出来て良い、となっているのが一番しんどいなと思っています。

モデル調査もそうですが、モデル対象から外れた瞬間に「金の切れ目が縁の切れ目」ではないが、みんな止まってしまうのではないかとというのが正直な感想で、金の切れ目というのは先に切れ目を入れておいた方が、後々のためには長続きするのではないかとというのが、自分がやってきた感想であり、そう思っています。

また、ただほど高いものはないと思っていまして、篠原先生に一生懸命やっていただいてスタートはうまくいっていたが、タダなので地元的にもお金が落ちないですし、うちの職員が汗をかいていたが、それがなくなったら止まります。事務所にもなるべく手を引けという指示を出していました。タダほど人をスポイルするものはないので、なんでもタダで役所がやるのはやめたほうがいいと思っています。

数が多ければいいというものではなく、持続するためには、収益があって回っていくことが重要ということと、スーパーマンや個人の能力に頼らなくても回るということが非常に重要と思っています。有識者がいなくても回せるようにしていただくということをぜひお願いしたいなと思っています。

資料 61、62 ページに書いたのですが、インフラツーリズムもツアー型というのはスーパーA 級だと思えます。宮ヶ瀬のように施設を一般開放するだけのパターンもありますが、夜間照明をしておけば人が来たりするので、施設開放型というのでもよいのではないかなと思えますけれども、インフラツーリズムはもっとタイプ分けをして、行政の関与などで分けたり、目指すべき目標が複数あったほうが議論しやすいのではと思っています。過大なことを期待しても回らないので、身の丈ではないが持続可能なタイプがあると思っています。

フイージビリティスタディも、金のお話を入れた形でやっていかないと回らないのではと思っています。モデル地区は絞り込んでも良いのではないかなと思っていて、62 ページにタイプ分けの指標を書きましたが、運営事業者などキーパーソンが誰かということだと思います。

事業規模についてどこを目指すのかは、答えまでやるのか 5,000 万なのか 3,000 万なのか

1,000 万なので運営体制は変わってきます。5,000 万の売り上げを超えないと常勤の職員は雇えないので、その 5,000 万をどう稼ぐかは集客数×料金。なのでこの掛け算で 5,000 万に届くように、1日何パーティ回せるのか。湯西川のパーティだと多い時、お盆のシーズンで 10 回転させますが、何回転やるかで決まってくるというところ。雇用を何人雇うかの部分で、意外とインフラツアーは人手がかかります。常勤、非常勤含め 20 人位かかるので、しっかり認識しておかなくてはならないというところ。

最初に資金調達、スタートアップ資金は予約システムを作るだとか色々なところでお金がかかり、湯西川のときは 1 億弱、琵琶湖疏水の時は 1 億超えるお金がかかっていますが、ここは国の事業費を入れられないので、しっかり認識いただかないといけないところ。

63 ページは、うまく行った 3 つをの例を挙げています。

湯西川は手探りでやりましたが、料金設定が一番悩みました。資金は民間ですが、水陸両用バスを 1 台造って予約システムもということで 1 億弱ほどかかったが、このときは銀行から融資で確保しました。国と一緒に事業だからということで融資いただけたんだと思います。今は収入が増えたので常勤が 5 人いますが、スタートしたときは常勤は 2 人程度でした。

首都圏外郭放水路ツアーは 15 人ほどで東武さんが一生懸命やっています。ここはスタートアップの資金はいらなかったように思います。

琵琶湖疏水の運営は京都市上水道局が実施しています。船を 2 隻作ったのと、予約システムや周辺整備も含め、1 億 3 千万くらいかかりました。資金調達はかなり協力しましたが、内閣府の地域創生交付金をとりました。上水道の水道収入はここには充てていません。京都市はふるさと納税を取り入れました。1 億 3 千万の半分は交付金で支援して、裏の話として京阪が協賛金を出したのと、ふるさと納税で賄ったと思うんですけども、非常に賢いやり方だと思います。25 人位の体制でやっていて、年間 120 日しか運営していませんが、収入は 5,000 万を超えるところまで来ていますので、ここまでくるとそういう運用ができるかなと思っています。

ここまでできる素材はなかなかなく、もうちょっと違うビジネスモデルも作っていかないといけないと感じていて、ビジネスモデルをどう組むか、金も含んで考えていかないと。思います。

ここで挙げているものは料金がいくつもありますが、高い方から売れるのであまり下げる必要はないと思います。湯西川の水陸両用バスを同じようにハッ場にパッケージに入れていて、7 月 18 日から運行開始しましたが予約は結構入っているとのこと。

地元はこの辺の情報も公開し、しっかりやらないといけないと思っていますが、インフラ管理者がやると長続きしないんですね。しかし地元でこれだけ雇用が発生するのは良いことだろうと思って

います。実証実験も1ヶ月位はやらないと意味がないので、それを回せるくらいの体制は必要かと。そういった話を地元としていかないといけません。できそうにないところは開放型にするなど、目標設定を柔軟にしてあげると動きやすいのではと思います。

【河野委員】 天ヶ瀬はプラタモリ方式だと思います。駐車場がないので、ふらっと来られても入れない。日付を決めるパターンや、いくつかの出口を絞った方がわかりやすいですね。

【公共事業企画調整課長】 ほぼ意見になってしまいました。

【河野委員】 わかりやすい。

【清水座長】 それでは意見をいただきたいと思います。

【篠原委員】 スーパーエリートを育てるだけでなく、幅広く使えるものは同時推進していく、これが大前提だと思います。3つの表のものは1つのビジネスモデルとして成り立ってきたものだと思うんですね。

この協議体のキャッチフレーズは「インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト」です。この全体の話のストーリーで今あるものにそれほど手を加えなくても見せるにはどんな方法があるのか、原点に帰って検討・整理する必要があると感じました。

新たなビジネスモデルとして成り立つことを5つ選んで始めましたが、このまま続けてものになるのか再度確認をするべきだろうというご提案です。私は5つあるうちの来島・鶴田・八ツ場と3つに絡んでいるのですが、時間がないので1年間の話を簡単に説明したいと思います。

来島海峡は、登頂のキャパが少ないので大きな形で大々的にやる話にはなりません、初め乗り込んでいったときは四国地整の方でベースがあるという話だったのに、今治市は忙しくてできないという状況でした。民間の事業者で観潮船や道の駅をやっているところがありましたが、この社長と話をしたところ、今後のことを考えなくてはならないなど色々な地域の課題、観光に関する課題がありました。再度、私どもが入って整理をしました。

民間ルートの話では、しまなみ海道のサイクリングは有名ですが、全国でも同じような広がりがあるのと、世界中でもこうした取り組みがあるのでこのままでは続かないという危機感をお持ちでした。サイクリングのお客様に付加価値を付けるにはどう使うかという話がありました。ドライブで来た方も道の駅をベースにした観潮船、来島海賊のストーリーがありますが、そこと登頂をどうつなげていくのか、地域の方々とどうつなげていくのか、会員募集の旅行会社の話など色々なパターンがありましたが、これをセグメントして、具体的にできるとなった時に受付の体制をどうするか、また、初期投資については昼食の予約の仕組みなどが民間事業者にあるので一括して、着地型観光を拠点とするような形でその会社が運用したいという話になったんですね。

安全管理については、高速道路会社の方としては4~5人欲しいという話でしたが、OB や技術者を使ったら相当コストがかかってしまいます。これを民間の方に代用できる仕事はどういうものになるのか、肝心な管理者は置きながらどう低減できるか、という話をしながらだいたい手当てが出来てきたんですね。この GW と夏に社会実験をやろうと動いていました。地域だけではまとまらなかったはずなんです。こういう話の中で成功していく時に先ほどの課長がおっしゃった判断を今後はベースに置きながら指導していけば、ここはなんとかなるかなという感触でありました。

鶴田ダムは、所長も一生懸命であり、付加価値をどう付けるかという話でした。ハッ場は、資料の29,30 ページに一つのインフラをどう見せるかを個人向け、団体向けに分けてセグメントしたんですが、同じような発想で繋げていきました。暫定版ではありますがパンフレットにあるように、地域協議会もつくり、薩摩川内市、さつま町、伊佐市など5つのエリアと一緒に協議会を開いて、10のプログラムを作ることで進めています。ガイドのシナリオも、ダムマニア向けや一般向けなどを見直して去年の事業のなかで完成しております。ビジネスモデルは市町村とこれからどうやって繋げながらダムを活用してもらい地域観光を繋げられるかが課題ですが、ここまではできています。

ハッ場は、3月末までで国土交通省の事務所が撤退し、前の週に大きなセレモニーがありました。中止になりました。その後地元と呼ばれて行ってきましたが、思ったように進んでおらず水陸両用バスの開始、遊覧船、観光船、グランピングそれぞれあるが、バラバラに各地域ごとに進んでいてインフラの話はどこかに行ってしまうていました。どう使えるようにしていくかという話を頂いており、着地型で運用できるような体制づくりを具体的に提案していこうと思っていますが、国がベタベタ面倒を見ない方法の方が良いと思います。その中できちんとアドバイスをして新しい管理体制でどう応援していくかレポートさせてもらいます。

以上ご報告でした。

【清水座長】 ありがとうございます。これを踏まえていかがでしょうか。

とりあえずはこの方針を認めればよいということなんですよ。そもそも何を求められているのか。

【観光・地域づくり事業調整官】 最後にタイプ分けの話がありましたが、タイプ分けと今年度の方針が若干異なるところがあるかもしれませんが、いずれ各地域でそれぞれ検討していかなければいけない課題、どこを目指すかというのがあるかもしれないですが、体制、ストーリー等最低限の部分は地域で検討いただかないといけないと思っています。

【河野委員】 たとえばタイプ分けや今すでにモデル地区になっているところ、今後増やしていくところに関して、これまではみんなが収益化という話もありましたが、規模感や、やり方に関して見直しも含めて次の協議会等で詰めていくために、まずは前段階でこういうタイプがあると先に決めてい

くところから入るといふ、61 ページの理解でよいですか。

【観光・地域づくり事業調整官】 地域では、タイプ分けも目指すところも議論できていないと思います。どこを目指すのかという部分で。

【河野委員】 多分、タイプがあることすら前の手引き作成の時には検討されていなくて、その時にも議論はあったと思うんですね。場貸しのような、その場を使って何かやるものをインフラツーリズムに入れるのか入れないのかという議論がかなり初期段階であったけれども、その時には 1 回事例としては入れるがゴールとして目指すところからは外そうという話でした。

その時点で、みんながツアーをやってお金を得て見学をさせてという方向でいこうとスタートしていますが、今現在それだけではペイできないだろうというものも現実に出てきています。最初のタイプ分けをしない方向から手引がスタートしてしまったことに問題があるので、そこにもう一度立ち返ることでタイプ分けをすると改めて仕切り直しをすれば良いだけの話。

各地域ではタイプ分けをするという認識がなく検討余地を与えられていないので、議論が深まっていなくて当然です。それは地域のせいではないです。

【清水座長】 そこは同感です。仕切りの段階である程度周辺を巻き込んでツアーが出来るところを絞ってやっているの、むしろスーパーA 級のものが外れているんですね。収益化を目指さないのも最初から外れてしまっている。なので急にそこを検討するとなっても後出しじゃんけんのようなものなので、地域が怒ってしまうのでそこは気をつけるべきです。検討してうまくいかなければ、「実は違うタイプがある」と出すのはいいと思います。まずは今動いている仮説が収益になるのか、収益を考えてもらうのは重要だと思うのできちんとやってもらい、厳しいと思ったら違う道を提示していくというやり方がよいと思います。

【観光・地域づくり事業調整官】 その通りで、今進めているのをすべてひっくり返すのではなく、そのまま進めていって問題・課題が出てきたときに、進むべき方向を地域の方で再確認しつつやっていくのがいいと思います。

【清水座長】 ある種出口戦略の 1 つですかね。

【河野委員】 同感。方向転換をしてもいいという逃げ道を地域は与えられていると思っていなはずなんです。実は内々でうまくいかないかもしれないと思っていながら、他の方向性を許されていないのでこれでいくしかないからいつているというところも、もしかしたら本音としてはあるかもしれないです。たぶん天ヶ瀬もそういうタイプではないかと薄々思っているんですけれども。

【篠原委員】 天ヶ瀬の話が出たが、そもそも、地域が主体としてやっていきたいと思っているんですか。

【河野委員】 思っています。すぐそこまでインバウンドが来ているのに自分たちのところには来ていないので、0.5%でさえ引っ張れば嬉しいというのがあってDMOがたっているの、その核の一つとしてこれを使っていきたいという強い思いはあるので、そこは大丈夫です。

【篠原委員】 いろんなお客さんと呼ばうとしたときに、同じインフラでも見せ方が変わってくると思えますよ。それに沿った魅力を伝えきれるような案内の仕組み、シナリオ、こうしたものを作り、活用し応援していけば1つのステップアップはすると思えます。ただし、指定をしたからプログラムを作って一緒にいってあげるといふところだけ賛同しても結果だめ。その辺の見極めをして継続していくということであれば理解できると思えますよ。あくまで地元の思いと我々が支援できることというのはしっかりと切っていくかといけないと思えます。

あと1つ、鳴子の話が気になっていたのが、59ページの10月のモニターツアー実施の部分。鶴田で言えば新しい受け入れのプログラムがありパネルを示しながら解説をする部分、深度化をさせる努力があったことを見てもらおうというツアーなんですよ。今までと同じような受け入れ態勢のまま地域観光を入れたコースを組み、そこにお客さんを呼ぶだけのことをいつまでも繰り返していても仕方ないと思えます。モニターツアーという表現について苦言を言ったんですが、表現自体も同じではないので、事務局側で整理しないといけないと思えます。

【清水座長】 ファムツアーなど色々なツアー形態がありますが、それぞれ目的があるので、モニターツアーについても何を目的にやるのかを考えないといけないと思えます。下手なことならやらないほうが良いという考え方もあります。もう少し時間をかけて議論して地元の考えも伺った上で要検討だと思います。

阿部先生、難しいかもしれませんが何かありますか。

【阿部委員】 音声のとぎれとぎれでこれまでの議論を正確に把握できているかわかりませんが、インフラツーリズムを始めた目的が、インフラの役割の理解と地域貢献の2つの軸があるというように整理したかと思えます。その中で、地域貢献のあり方については、お金を稼いでビジネスモデルとして回すことができるかどうかという観点にやや重点を置いてモデル地区を選んでいる印象がありますが、地域貢献のあり方としては型にはまってしまっている印象を受けました。

インフラツーリズムのタイプ分けとありますが、62ページのタイプ分けが非常に重要であると感じていて、対象とするインフラを単独で集客力のある一級品として位置付けるのか、地域の観光資源の中の一つとして位置づけるのか、インフラツーリズムのなかでの役割について、方向性などを整理したうえで、次の展開を念頭にモデル地区をタイプごとに整理をしないと、単独の施設だけで収益を上げるのがインフラツーリズムなのかという誤解を招きかねないと思えます。色々な施設がある

中でバラエティに富んだ検討もこれから必要になってくるのではないかと実感しました。

【清水座長】 同じことを申し上げようと思っていて、63 ページのところは単体で勝負できるところですが、鳴子はそうではなく周辺を巻き込んでいるので違う表現をしないといけないですし、こういう仕切りのところは今回あまり選んでいない気がするんですよ。天ヶ瀬は結果的にそうなるかもしれませんが。

【河野委員】 天ヶ瀬もここまでは無理だと思います。これの3分の1です。小谷のようなタイプは成功事例ではあるが「収益化」という面では目標にならない。でもあれは素晴らしいです。

【篠原委員】 来島は当てはまる。

【清水座長】 そうですね。来島、八ッ場以外の3つは、これで見えない部分について体制や資金面も含めていかないと、今までの検討からずいぶん変わってしまう気もしますし、そのつもりでやってなかったというのもあるので、フイージビリティスタディは重要なのでぜひやっていただきたいです。その時に、ここに見えない周りの部分を考えてもらわないと、今回選んだ5地区のうちの大多数は少し話が違って来る気がします。そこは気を付けていただくのがよいかと思います。地域で考えていただくのはぜひ徹底してやっていただきたいですが、インフラだけにこだわるとすぐ諦めて一般開放型になりかねないので。

ファミツアーやモニターツアーも、周りを含めてなのかインフラだけなのかで話が全然違ってきます。タイプ分けをしていくにはもう少し検討していく必要があると思います。

時間もないので資料2の方をお願いします。

【観光・地域づくり事業調整官】 それでは資料2のモデル地区の追加選定でございます。

めくっていただきまして3ページ目からでございます。昨年度、5箇所モデル地区を選定いたしました。コロナ禍の状況ではありますが、インフラツーリズムを進めていくためにモデル地区を追加することといたしました。

この3ページ目には、パターン1、パターン2に分けていますが、モデル地区の知見を全国の地域に展開していくということで、パターン2は劣るということではございません。そのご説明でございます。

4ページ目、今回も全国からモデル地区の候補を推薦していただきました。北海道から沖縄まで13箇所の施設を推薦いただきました。見ていただくとダムが半数以上の7を占めています。そのほかは橋梁、地滑り、航路等々1箇所ずつ種別にわかれています。

5ページ目から7ページ目については各地域の所在、特徴を記載しています。

8ページ目からは2.モデル地区の追加選定でございます。

9ページ目は選定基準、考え方ということで、インフラツーリズム拡大に向けた取り組みの効果が期待できるということ、評価基準として重点的に取り組むことが明確である、コロナの情勢もあり感染予防対策も検討していくことを考えつつ、選定していくと考えているところです。

中段にございますが、2地区を今年度選定したいと考えております。

次のページからは昨年度の評価と同じ考えでございます。各地域で◎、○を付けています。◎については体制づくりやツアー等取り組みが期待できる。○については期待できる。ということで付けています。

各地域にそれぞれ特徴があります。白鳥大橋については、寒冷地で国が管理する東日本最大の吊り橋である。2番の石巻ですと東日本大震災を踏まえた公園整備、まだ整備中です。3番の鬼怒川上流については水陸両用バスを活用している、4番についてはダムの監査廊の施設。

11ページにいきまして、木曾川の河川を活用した多彩なレジャーということで8万人が訪れています。木津川上流ダム郡ではインフラ施設、観光施設、河川施設を巡るツアーを実施しているという状況でございます。大滝ダムにつきましてはダムの見学会等開催しております。8番、亀の瀬地すべりでは、河野委員からもお話しがありましたが、地すべり地域の体験というような状況でございます。

12ページ、尾原ダムについては官学の申込があった場合は各種イベント、展示等を行っているということで14万人が訪れている状況でございます。日下川については国内最大級の放水路トンネルということで高度な技術で現在建設中という状況でございます。横瀬川ダムについてはクライミング施設の体験等を行っている状況でございます。12番は関門航路、いわゆる海峡ということで門司港等の関連でございます。

13ページの沖縄にある金武ダムについてはダムということで提体・内部の見学等実施している状況でございます。

14ページ目、モデル地区の追加選定(案)についてです。モデル地区を2箇所選定したいと考えております。モデル地区の選定については先ほどの表に◎が3つ以上ついているところで、さらに伸びしろが期待できるとともに他地域への参考事例となり得るところを選定しています。

1つ目が北海道の白鳥大橋でございます。評価結果のところに記載していますが、東日本最大の吊り橋で国が管理している橋梁でございます。7月12日に開業した「ウポポイ」と登別温泉周辺に観光地がありますので、連携も期待できるところでございます。さらに北海道のインフラ施設として寒冷地でのモデル地区ということで、首都圏・海外等遠隔地からの誘客を目指す事例となると考えております。

2つ目は日下川新規放水路、高知県にございます。日本最大級ということで5.2kmの水路トンネルで、高度な技術を用いて現在工事を実施しているところでございます。

トンネルとしては初めての事例です。工事段階から管理段階への移行ということで八ッ場ダムと同様の知見を展開する機会となると考えております。工事中ですので工事現場の見学を通してインフラ施設と水害との関わりなどその辺の重要性を伝えられるのではないかと考えております。

仁淀ブルーということで屋形船や地域の観光資源との連携も期待でき、首都圏から遠いところではありますが、遠隔地からの誘客を図る取り組み事例になるのではないかと考えております。

16ページ、17ページは今ご説明させていただいた2箇所の概要でございます。

以上で説明は終わります。よろしくお願いたします。

【河野委員】 2地区という数は確定なのですか。2が1になったり、2が3になったりの可能性はあるのかなのか、先に教えてください。

【観光・地域づくり事業調整官】 こちらの事業は観光旅客税で実施おり、予算的には厳しいため、継続性も含めると2箇所と考えています。

【篠原委員】 予算の関係もあると思いますが、初期投資を付けるということではなく、逆にお金の支援をするのは良くないと思うんです。仮に2,000万あったとしても、支援をするための専門家が入っていきお金をかけずに何とかしたいという意向に沿うような形にしていけば、100万くらいあればできてしまう話。そういうような立て付けにしないと、予算の割に何も残らないと感じています。

もう1つは、インフラツーリズムはダムをベースにやってきた傾向があるので、最近、橋梁塔頂などが広がってきたのは良い事だと思うんです。もっと可能性があるとするれば、今まで無いようなカテゴリーで、関門航路など北九州の新しい観光のステージとしての活用の仕方で地域連携のビジネスモデルを作れる気がします。

2地域についての意見について言わせていただきます。

白鳥大橋は、昨年度調査で現地を見てきました。もともと室蘭は工業地帯で夜景が綺麗でしたが、日石も撤退して夜も静かになっているんですね。それとセットで遊覧船と塔頂という話で調査に入りましたが、調査に行く1か月前くらいになくなってしまいました。室蘭は観光ではやってきていないので、何かをやりたいと思っているとはおっしゃるが、その後のアプローチも具体になく、なにもないエリアの中に白鳥大橋があってそれを見てどうなのか。しかし北海道開発局のパワーはすごかったです。

放水路の方は知らず、昨日・一昨日と拝見しました。土佐市やいの町も行ったが小さな町で、観光とつながるエリアでないという現実があるんですね。工事中とのことですが、具体的にこの後の展

開でテラスやトンネルの中に何かが出来るとの話だが、本当に展開できる予測があるのかどうか。地域もいっぱいいっぱい乗ってこないと思います。そういった部分も見込んでの話なのか、前回の反省はその部分が甘かったのもので、正確にやりながら選定地域をやらないと同じことになると思っています。

【河野委員】 補足です。日下川は現地を見えています。首長直々に地元も乗り気があって、協議会もまだモデル地域でなかった割には何をどう使いたいなど意見も出ていて意欲もありました。これだけのインフラをどうこうということではなく、特産品であるトマトや仁淀川が通過型観光になってしまっていることについて、既存のものと組み合わせてどう出来るかという活用の仕方。やる気は相当あるので、何かしら地元は動くだろうという見込みはあるという感覚があります。

関門航路はエース級に育てるのであれば有力と思います。そもそも頑張っているところなので、そういうところをさらに応援するのか、日下川のように何もなかったところを応援するのかは選び方だと思うので、この事業を通じて何を出していきたいか、エースが結果を出すことによって成果をアピールしたいのかそうでないのかによって、選び方の優先度も変わってくるのではないかと思います。

亀の瀬は、既存の活用しうる組織はないですが、日本遺産の推進委員会協議会が核になります。ここは本気でやる気であるのと首長がやりたがっているのと体制としてはしっかりしているのと、ダムじゃないというレア度でも面白いので、応援していきたいところです。

室蘭は行ってないのでコメントしづらいです。

亀の瀬は私は今年度と来年度は入るので、満額の予算がつかなかったとしても何らかの支援はいずれにしろできるという利点があります。

【阿部委員】 これまではダムが多かったので、他の施設類型も見てみたいというモデル地区に対する期待はあります。例えば河川や地滑り対策、トンネルでどういう展開があるのかは興味があります。

座長がおっしゃっていた、モデル地区で何を検証するかという部分について、例えば地元で熱意があったけれども、これまではインフラ施設が観光利用しにくかったところで、それを利用できるようにしたところをモデル地区の対象とするのか、あるいは地元で熱意はないけれども、インフラ施設を観光利用することで盛り上がりそうところを突きつけるのか、単体でビジネスモデルを組めるようなところを選ぶのか。いずれにせよパターン2のこれから推進していく地域について狙いを整理し、明確にした上でモデル地区を選定したほうがよいのではないかと思います。案として出ている2事例について詳細を把握していませんが、日下川がどう利用できるかどうかについては興味があります。

【清水座長】 私自身はあまりこの評価にこだわらず、戦略的に選んでも良いと思っています。この事業自体に込める意味。地元が率先して少ない資金で動けるところは支援する必要はないのではないかと思います。意欲はあるけどメソッドがない、近くに巻き込めそうな資源がないなど、意欲はあっても能力がないところは財政支援で引き上げるという考え方はありだと思います。この選び方の戦略は非常に重要と思います。

【篠原委員】 幅広く調査すればやる気がある場所はもっとあると思います。事例で言えば去年の国土交通大学での事業で話が出ていた、東北の湯田ダム。そこもライトアップしながら所長が一生懸命頑張っていて、どうしたらいいかわからないと東京に相談に来るまでの意欲がありました。そうした一生懸命やっているエリアを見つけてやっていくのが本来の趣旨になるのではないかと思いますよね。鬼怒川ダム群についても一生懸命やっていますがマンネリ化してくると思いますよ。こういうところでもバックボーンである鬼怒川、川治、湯西川の宿泊施設の部分と夜の部分でどう繋がられるかというところ。バックボーンとしての顧客を発信・集客できるベースが見えてきているので、そうした議論もしながら選んでいった方がいいように思います。

難しいところではありますが。

【清水座長】 この2つでいいのではないかと考えているんです。

【篠原委員】 この部分の話以外にも、選ばれないところについては柔軟に支援出来るような枠組み体制を作っていければいいと思います。

【公共事業企画調整課長】 この他の地区について何もやっていないかといえばそうではなく、施設整備などを実施しています。

【河野委員】 そういう情報を田舎の小さいところは知らないで、このモデル地域にならなかったとしても、それと別のロジックでこういう風な支援をしてあげられるということをお伝えしてあげないと、せっかくやる気のあるところがしょぼくれるのでは。

【公共事業企画調整課長】 モデル地区に選ばれなかったと言ってしょぼくれるようではちょっとどうかと正直思います。関門航路は入ってはいるが、航路だけで入ってきているので、トンネルや橋など複合出来ればもっといいなと思います。複合的に楽しいエリアではあるので航路だけで着目すると矮小化するのではないかと。

日下側放水路は、戸梶さんという村長の顔がよく見えるので、やってくれるんだろうなという期待があります。なのでこの中でいうと村長さん、首長さんの顔がよく見えるのは日下川なのかなと思います。

北海道も1個位選んでおくのもいいかと思っています。唯一の売りだった夜景もなくなってしまった

のでどうするのか、開発局がやりたいというのであれば支援していけばいいのかなと思います。

亀の瀬は面白いと思いますが、もう1年待ってからでもいいのかなと思っています。

【河野委員】 日本遺産の絡みなので、首長が本気なのはこも強いかなと思います。

【公共事業企画調整課長】 もう少し実績で何を見せるのかというところ。

【河野委員】 そこをこの1年で私が詰めておきます。

【公共事業企画調整課長】 単にトンネルと地下だけを見せるのか、地すべり地形として地形的な部分をもう少し見せてもいいのかなと思うので、もう1年位待ってからでもいいのかなと思います。

【篠原委員】 まとめなくてはいけないと思うのですが、今のお話のように、2つの認定はしたとしても他のエリアも継続的に見られるようなそんな形でぜひ。

【清水座長】 リクエストがあれば議論してアドバイスしてなどということも出来ますし、今ではオンラインでも出来る体制もあるのでそういうことも含めて。モデル地区に選ばれなかったから支援がなくなるということではないので、そういう姿をお見せするという事でよいかと思います。

その上で色々な地域の実情もあろうと思うので、説明がきちんと出来るようにしておいていただければ。ではこの2地区で体制を作っていただくということでいきたいと思います。

これで議事は終わりですかね。全体通じて何かございますでしょうか。

では、事務局に進行をお返しします。

【観光・地域づくり事業調整官】 清水座長、円滑な進行ありがとうございました。また委員の皆様、長時間にわたりご議論いただきありがとうございました。それではこれで第6回インフラツーリズム有識者懇談会を閉会させていただきます。最後に公共事業企画調整課長の佐藤より挨拶いたします。

【公共事業企画調整課長】 挨拶することもないと思いますが、実際現場がどう動くかというところがモデル地区は勝負だと思います。先生方にはお忙しい中色々なところにご足労いただき申し訳ないと思いますけれども、引き続き一緒にやりたいと思いますのでよろしく願いいたします。

【観光・地域づくり事業調整官】 以上を持ちまして第6回インフラツーリズム有識者懇談会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上