

東京湾第一海堡を観光資源として活用する課題分析と提案

野口 孝俊¹・野中 美貴子²・阿部 貴弘³

¹正会員 国土交通省 横浜港湾空港調査技術事務所（〒221-0053 神奈川県横浜市神奈川区区橋本町2-1-4）

E-mail: noguchi-t83ab@mlit.go.jp

²正会員 日本工営（株）（〒980-0803 仙台市青葉区国分町3-1-11）

E-mail: a9219@n-koei.co.jp

³正会員 日本大学理工学部まちづくり工学科（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8-14）

E-mail: abc.takahiro@nihon-u.ac.jp

明治後期に建設された東京湾要塞の一つである第二海堡は、現在、インフラツーリズムとして社会資本でありながら観光にも寄与している。一方、明治中期に建設された第一海堡についても観光資源として活用しようとする動きが活性化している。本稿は富津市の観光動向実態を分析し、新たな観光資源として第一海堡がもたらす観光資源としての影響と相乗効果を考察した上で、第一海堡ツアーの成立性分析と富津市観光推進施策に対する提案を行ったものである。

Key Words : *tourism resources, heritage, sea fort no.1 of tokyo bay, feasibility, suggestion*

1. はじめに

明治から大正期に建設された「第二海堡（だいにかいほう）上陸ツアー」¹⁾は、2019 春から民間旅行者により本格的に開始され、新たな観光資源として多くの観光客が訪れている。第二海堡は航路監視施設などの社会資本（行政財産/公用財産）であるが、国土交通省を中心としたインフラツーリズム施策として観光資源として公開しているものである。一方、第二海堡に隣接している第一海堡に上陸するツアーを求める観光客も多いことから、ツアー企画を検討している旅行者もある。

第一海堡とは 1881 年（明治 14）から築造が始まった東京湾要塞（24 砲台）の一つであり、海上砲台である第二海堡・第三海堡の先駆である。

ツアーは海上にあるため船舶による渡航が必要となるが、ツアーの多くが横須賀市を基地港として第二海堡に上陸しているため、千葉県富津市の管轄でありながら千葉県側の地域振興への恩恵は少ない。新たな観光資源として国内観光需要の創出や外国人訪問客が増加している現状において、富津市としての地域資源を活用したツーリズムは、富津市の地域振興について検討するに適したタイミングである。しかし、地域の財産として新たな観光資源とする開発行為や第一海堡上陸ツアーへの展開に至る検討は実施に至っていない。更にツアーの成立性



写真-1 現在の東京湾要塞第一海堡跡

註：着色部は船舶航路位置

や地元観光との連携を検討した事例もなく、富津市の基礎的な観光情報の整理から行う必要がある。

第一海堡を新たな観光資源として検討するために、観光資源としての魅力やツアーコースに組み込む富津市の観光資源価値を見極める必要があるが、この材料としては、千葉県商工労働部観光企画課が毎年発行している「千葉県観光入込調査報告書」²⁾および富津市が毎年発行している「富津市統計書」³⁾の情報を分析することが有効である。これによると自然豊かな海と山があるものの、首都圏からのアクセスに利便性がないことや観光客を集客せしめる「魅力ある施設」などが少なく、富津市入込客は千葉県の他地域に比較すると少ないことが判っている。本稿は富津市の現状の観光動向実態を分析し、新たな観

光資源として第一海堡がもたらす観光資源としての影響と相乗効果を考察し、第一海堡ツアーの成立性と富津市観光推進に対する提案を行ったものである。

2. 東京湾要塞第一海堡の魅力

(1) 西洋土木技術を採用した国内で初めての海上土木構造物（土木技術的価値）

明治期初頭は、西洋土木技術を採用した構造物が多く建設され、1872年（明治5）に新橋横浜間の鉄道開通や1878年（明治11）の宮城県野蒜港の着工などが実施された。一方、帝都を守るために東京湾要塞の建設が始まり、1881年（明治14）第一海堡は、横須賀市の観音崎砲台と共に東京湾の海上に人工島として築造が始まった⁴⁾。2017年東京湾口航路事務所は、第一海堡の現地踏査を実施して、目視による構造物および使用材料を確認した⁵⁾。

海堡（人工島の要塞）は、国内に三例（第一、第二、第三）の希有な構造物であり、いずれも時代の先端技術を駆逐した唯一無二の構造体である。第三海堡は関東大震災で崩壊後暗礁化したため撤去され、第二海堡は護岸崩壊後、改修されていることから、第一海堡は手つかずのまま保存されている状況では貴重な財産である。現在、東京湾要塞の中で猿島砲台跡（1881年着工）と千代ヶ崎砲台跡（1892年着工）は、2017年3月に国史跡に指定されている。これらと比較しても年代の古さや砲台の規模を鑑みれば、国史跡に該当する価値があると整理される。

(2) 西洋土木材料を採用した希有な文化財的価値の高い構造物（文化財的価値）

第一海堡は軍事優先の時代に築造されたため、高価で貴重な輸入材料にも係わらずコンクリート、モルタル、アスファルトが使用された。コンクリートは防波用の被覆コンクリートや砲台基礎、モルタルは間地石護岸間詰、煉瓦の地下構造物の目地材、アスファルトは地下構造物の防湿材料に使用されている。

製造開始直後の国内生産材料（国営八幡製鉄所1901年製造開始、浅野セメント深川工場1884年官営払い下げ）が使用された可能性が高く、国産による初めての構造物となれば文化財的に貴重なものである。これについては、現在詳細調査実施中である。

(3) 国内で初めての海上砲台である海堡（歴史的・軍事施設の価値）

第一海堡は、明治期に世界の列強国に負けない国として歩き出した日本が、自国として独立することを目指し、日本の中枢機関を守る要塞の初期段階の軍事施設であり、東京湾要塞の重要施設として太平洋戦争終結まで存在し

表-1 国有財産（第一海堡・第二海堡）

分類	内容	代表例	
行政財産	公用財産	事務又は事業を執行するために直接使用することを目的とした財産	庁舎、事務用地、 第二海堡
	公共用財産	直接公共の用に供し、又は供するものと決定した財産	公園、道路、海浜地
	皇室用財産	皇室の用に供し、又は供するものと決定した財産	皇居、御用邸、陵墓
	企業用財産	国の企業（国有林野事業）に供するものと決定した財産	
普通財産	行政財産が不用となって本来の行政目的に供されなくなり、用途廃止されて普通財産となったもの	第一海堡	

た歴史的施設である。明治期はお雇い外国人による製鉄所、港湾、鉄道、運河、隧道が建設されたが、第一海堡は外国人の助言に留まり日本人技師により築造された歴史的構造物であり、土木技術的にも貴重な構造物である。第一海堡は軍事施設であり、建設に関する文書記録がほとんどないことや、戦後も利用されていない手つかずの無人島であり未調査・未解明部分がほとんどである。

(4) 第一海堡の財産所有者

第一海堡は、第二海堡と同様に観光資源価値は大きいと考えられるが、表-1に示すように公用財産として国の事業のために所有している第二海堡と異なり、国が管理をしている国有財産（普通財産）であり、現在は南房総国立公園の指定地の一部としている以外は活用されていない。更に、第一海堡は千葉県埋蔵文化財包蔵地登録がされていることや、太平洋戦争時の爆発物処理がなされていない現状では、開発行為に結びつく要請も無く、地方公共団体が直接管理・公開するという段階でもない。観光資源として活用するためには、文化財として保存しながら公開する方法が適していると思われる。

3. 富津市観光地化計画に向けた基礎情報の整理と展望

(1) 富津市の観光政策

富津市の人口は1975年の57,000人をピークに2015年では45,600人と減少し、2040年予測では約30,000人に減少する³⁾。高齢化率も進むことから新たな産業振興を見込むことは難しい。しかし、首都圏という地の利や羽田や成田空港からのアクセスを確保すれば、地域の特徴を活かした観光政策を掲げることは難しいことでは無いと思われる。「富津市における富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略実行計画」⁶⁾では、観光政策として以下に示す主要の2つの行動計画を実施しているが、いずれも実現性の高い政策であるが、観光入込客数を増加させるには

乏しいと思われる。

a) 海水浴場管理運営事業

「風光明媚な富津市の海岸線に夏期間に海水浴場を開設し誘客に繋げるとともに、海水浴客の安全を確保、環境美化に努め、富津市の魅力的な海岸線をアピールする」としている。

b) 鋸山の文化遺産登録

「鋸山は房州石の産地であり、生産跡・歴史的景観を含む包括的な史跡・名勝等の認定を目指し、来訪者の増加を図る」としている。千葉県南部の君津、木更津、袖ヶ浦、富津4市の市長らは連携して観光プロモーションを実施しているが、2019年10月の講演「地域資源を活用した観光戦略」⁷⁾の中で富津市の高橋市長は、市内の鋸山と海堡を観光資源として活用していきたいと紹介した。また、鋸山は2020年東京五輪・パラリンピックに向けて日本遺産の登録を目指していると述べた。更に、海堡は、国や横須賀市と連携して観光地化を進めていると方針を報告している。

(2) 観光地としての受け入れ状況

a) 観光地の特性

富津市は首都圏各都市から車を利用して2時間程度で訪れることができる日帰り観光地である。海に関連した潮干狩りや海水浴、陸地には鹿野山や鋸山などのハイキングコースやゴルフ場も複数あり、自然資源を活用した観光資源は豊富であるが、観光客入り込み数および宿泊客数は千葉県他地域と比較して少ない。

富津市において最大の観光地は図-1に示すとおり工農場で標記されるマザー牧場や市内に複数ある観光農園・産業観光施設（酒蔵）である。

海の魅力は富津岬が有名な観光地であり、海岸部は内房の富津岬から外房の太東崎までの海岸線が南房総国定公園に指定されており、第一海堡は公園の最北端として千葉県の管理下にある。

b) 年間観光客入り込み実績

富津市の観光客入り込み実績²⁾を図-1に示す。一番の集客は工農場見学（主にマザー牧場）、遊園地となり、全体で年間200万人強と微増傾向ではあるが世界遺産や有名な寺社仏閣もなく団体客が訪れる観光都市とは考えにくい。図-2に示すとおりマザー牧場（観光牧場）や鋸山（日本寺、東京湾観音、ロープウェイ）と陸地の観光資源が優勢となっている。千葉と言えば海水浴と潮干狩りの海のイメージが強いが、富津市は海水浴よりもプール入場客が多い。近年、若年層の海離れが指摘されているが、風光明媚な海水浴場も無く、トップシーズン時期が限定され年間を通じて多くの集客力が見込めない状況となっている。

図-3に富津市の宿泊者数を示す。宿泊者数は年々増加

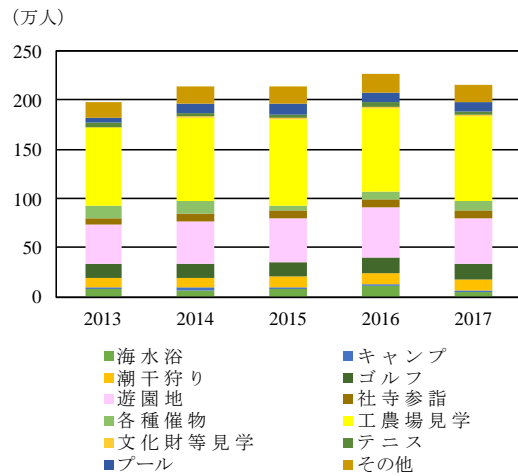


図-1 富津市への観光客入り込み実績

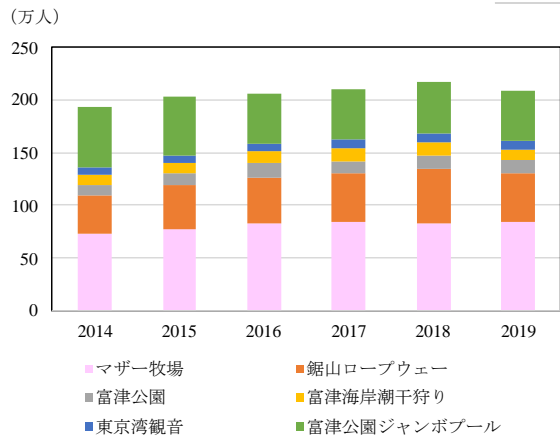


図-2 富津市主要観光地入り込み実績

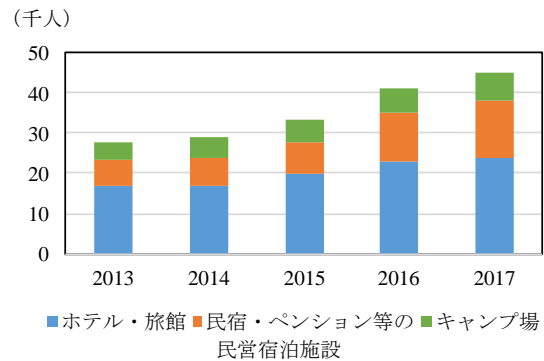


図-3 富津市宿泊者数の推移

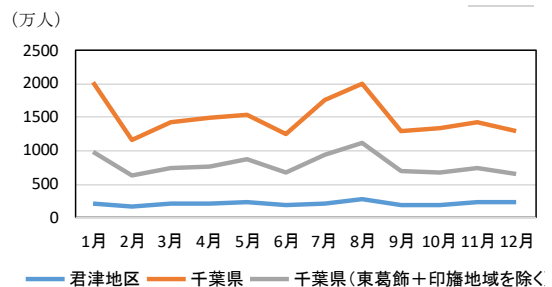


図-4 観光入込客の月別状況

傾向にあり、2013 年比率で約 40%の伸び率を示している。特に民宿・ペンションの宿泊伸び率が顕著であることから個人旅行者の増加を示していることが想定され、体験型インバウンドの受け皿や自然環境が整っていることからエコツーリズムへの期待が感じられる傾向である。

なお、2015 年までは外国人宿泊客がゼロであったが、年々増加し 2019 年では 436 人泊を記録した。同様に修学旅行客数も 2018 年から利用が始まっていることから、魅力ある観光資源があれば、SNS や宿泊客の誘致により増加する可能性があると言える。

c) 月別観光入込客数

千葉県統計²⁾は県内を地域別に分けて統計しており、富津市の月別観光入込客数は君津地域（木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市）として整理されている。図-4 に平成 29 年統計値を示すが、千葉県全体では 8 月の海水浴シーズンの観光客数が多いのに対して、君津地区は顕著な傾向が見られない。これは海洋レジャーを目的としたもの以外に観光客は魅力を感じていることが考えられる。逆に言えば、豊かな海洋資源があるが有効に活用出来ていないとも言える。この統計には集客数の多い東京ディズニーリゾートを含む東葛飾と成田山新勝寺の印旛地域は特異点と考え、その 2 つの地域を除いてグラフを示したが、月別の傾向は変化がなく、富津市を含む君津地域は他の千葉県地域に比べて正月や夏休み時期の集客が少ないことが明確であり、観光戦略の充実が望まれる。

d) 観光の目的

図-5 に観光目的毎の入込客数推移を示す。海水浴場やレジャーランド等のスポーツ・レクリエーションと道の駅等のその他が多くを占める。自然や歴史・文化、行事の割合はスポーツ・レクリエーションの各 10%以下であることから、今後自然を楽しむエコツーリズムや第二海堡ツーリズムにおいて顕著となった歴史・文化を感じさせ非日常的な印象を持つ第一海堡や鋸山関係の観光資源の活用が望まれる。

(3) 富津市までのアクセス改善

図-6 に示すように陸地である富津岬から第一海堡は約 1.3km と近いが、海底水深が-2m 未満と浅いため通常の旅客船を利用することが難しい。そのため、富津漁港若しくは木更津港富津地区の岸壁が基地となるが、そこからは約 5km、15 分程度の時間で到着する。しかし、各地から富津市までのアクセスが不便であり、この課題を解決することが必要である。日帰圏の代表都市として、図-7 に示すさいたま市、東京都、横浜市、千葉市から第一海堡までのアクセスを表-2 上段のとおり比較した。富津市内の渡航基地近くまでは鉄道が整備されていないため、最寄り鉄道駅若しくは高速バス駅から路線バスに乗り継ぐ必要がある。そのため東京西岸の各都市から約 2.5 時間

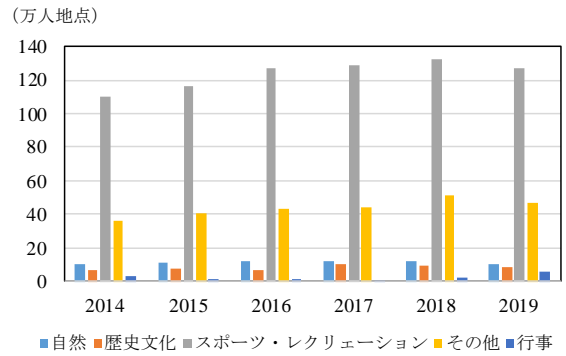


図-5 観光目的毎の入込客数推移



図-6 第一海堡と基地港



図-7 第一海堡位置と主要都市

の旅行時間が掛かるため、朝 10 時に出発すると昼食時間を過ぎてしまい、富津市での食事収入が見込めない。

観光地としてのアクセス性を評価するために類似観光地と相対比較することとし、表-2 下段に神奈川県三浦市三崎港を選定した。三浦市は主要都市から距離が富津市と同等であり、城ヶ島や三崎漁港に代表される海と山に観光資源が豊富であることから類似観光地として比較対象とした。総移動時間はいずれの都市からも 30 分から 1 時間ほど三浦市の方が少なく、徒歩・待ち時間も少ない。更に移動に掛かる旅費も少ないことから日帰りコースとしてはアクセスの良い三浦市を選択する可能性は高い。この傾向は京浜急行が一貫して鉄道時間のコントロールやイベントの創出を行っていることが人気観光地となっ

ている要因である。富津市はこのハンデを打ち消す方策が必要となる。第一海堡の日帰りコースでは、朝 8 時に出発するとすれば渡航した後に昼食となり、観光地としては食事費用が地元収入となるため良い観光資源となる。旅行者としては、第一海堡の見所や魅力的な昼食があれば、小旅行として位置づけることが可能である。しかし、日帰り旅行としては、富津市まで無駄な時間をかけないことや待ち時間無し、楽しく歩くことで 1 日を過ごせることが望ましい。表-2 においてバスツアーで直行した場合と公共交通機関で乗り継いだ場合の時間短縮を比較した。各都市からの短縮は約 1 時間の短縮となる。特に、海外客は空港から乗り継ぎする煩雑さを省くバス直行便を仕立てることにより有利に富津市に誘導することが出来る。このように、富津からの第一海堡ルートにはバスツアーが有利となる可能性が高いが、第一海堡のみ魅力以外の関心を募ることが必要で有り、ツアーに富津市の観光資源や「食・みやげ」との連携を講じれば観光消費額の増加も可能となる。

バスツアーにて集客することは可能だとしても、道路渋滞が問題となる。一年中を通じて土日祝祭日は、木更津からの館山道と富津から館山への富津館山道の渋滞が多い。基本的に片側 1 車線であり交通容量が少ないことが原因であるが、現在 2 車線化が実施されていることで交通集中に起因する渋滞は緩和される方向にある。館山道の渋滞が緩和されると、交通量が増加して一般道が混雑する。当該地区は、国道が脆弱で有り、県道 90 号が館山道から富津岬に向かう幹線道路であるが、生活道路も兼ねるため、土日祝祭日専用レーンや感応式信号など交通流を抑制しない措置も併せて取り組む必要がある。

(4) 2019 年富津を基地とした第二海堡ツアーの状況

表-3 に 2019 年から本格実施された第二海堡ツアーリズムの実施状況を示す。基本的に上陸日は土日祝祭日としている。ツアーは 5 月、9 月～11 月が多く計画された。9 月からのツアー回数が増加出来たのは、運航実施会社が運航船舶を 1 隻新設したことによる。3 月はコロナ感染防止のためツアーを中止した。

ツアー計画回数と実施回数の差異は、荒天の場合と募集定員が集まらずツアー中止とした、2つの理由による。募集定員不足の理由を旅行業者にヒアリングしたところ、人気不足では無く、応募期間不足が原因としている。一般的なツアーでは、3ヶ月以上前から応募を開始するが、第二海堡ツアー応募に限っては、公用施設としての目的を優先することから、その利用予定確定が直前となり、1ヶ月程度の募集期間しか確保できないことが問題となっている。今後のインフラツーリズム継続に対する、社会資本管理者における改善点である。

台風などの荒天は避けようがないが、影響を受けると午前午後の 2 回中止となるのは海上運航の厳しい状況である。ツアー客には、荒天時のバックアップとして陸上にある東京湾要塞を利用したインフラ施設見学ツアーに切り替えることなど、キャンセルを減らす代替案を企画することが継続的なインフラツーリズムに必要な措置であると考えられる。

富津市からのツアーは 2019 年度に 19 回計画されたが荒天等の影響により実施は 6 回に留まった。千葉県観光関係団体からの働き掛けもあり、2月3月はツアー計画回数も増加したが、荒天と募集定員不足およびコロナ影響によりツアー実施に至らなかったのは残念である。富津市側からのツアーに原因がある訳では無いが、9月から11月の台風時期での実施は避ける必要があり、また、横須賀側からのツアーとの差別化が必要と思われる。

表-2 関東主要都市から富津市富津漁港および三浦市三崎漁港までのアクセス比較

	起点8時発	終点	起終点 自動車 距離	鉄道	高速バス	路線バス 富津公園	徒歩・待 ち時間	総時間 A	到着時間	金額	自動車 B	バスツアー 短縮時間 A-B
さいたま市	JR大宮駅	富津市富津漁港	99km	0:34	0:59	0:38	1:01	3:12	11:13	2605円	1:55	1:17
東京都	JR東京駅		67km	1:15		0:38	0:35	2:28	10:32	1971円	1:15	1:13
横浜市	JR横浜駅		65km		1:00	0:38	0:23	2:01	10:23	2229円	1:00	1:01
千葉市	JR千葉駅		52km	0:37		0:38	0:24	1:39	10:23	1311円	1:00	0:39
成田空港	成田空港		92km	1:28		0:38	0:31	2:35	11:13	1971円	1:15	1:20
羽田空港	羽田空港		48km		0:35	0:38	0:20	1:33	10:23	1879円	0:46	0:47

	起点8時発	終点	起終点 自動車 距離	鉄道	高速バス	路線バス 三崎港	徒歩・待 ち時間	総時間	到着時間	金額	自動車	バスツアー 短縮時間 A-B
さいたま市	JR大宮駅	三浦市三崎港	119km	1:52		0:15	0:16	2:23	10:24	1816円	2:15	0:08
東京都	JR東京駅		84km	1:13		0:15	0:24	1:52	9:57	1354円	1:35	0:22
横浜市	JR横浜駅		525m	0:52		0:15	0:13	1:20	9:26	881円	1:00	0:20
千葉市	JR千葉駅		115km	1:56		0:15	0:25	2:36	10:45	2062円	2:10	0:26

註) 註) yahoo 路線検索により 2020 年 2 月 9 日 (日曜日) 出発地を 8 時発、乗り換え回数は最小、乗り換え時間普通で試算、料金は IC 優先、バスツアー短縮時間は自動車時間として算定

表-3 2019年第二海堡上陸ツアー実施状況

2019年度 実績	計画回数	実施回数	実施率 (%)	中止回数			参加人数	1回当たり 平均参加 人数 (人)	ツアー企 画旅行会 社数 (社)	備考
				荒天	荒天中止 率 (%)	募集定員 不足				
5月	14	10	71%	2	14%	2	444	44	4	
6月	12	8	67%	2	17%	2	463	58	5	
7月	8	7	88%	0	0%	1	189	27	3	早朝便実施
8月	5	3	60%	1	20%	1	138	46	1	
9月	18(4)	14 (2)	78%	3	17%	1	589	42	6	
10月	15	4	27%	5	33%	6	70	18	3	台風影響3日
11月	13(3)	4(2)	31%	3	23%	6	244	61	3	低気圧影響2日
12月	7	5	71%	1	14%	1	159	32	4	
1月	8 (2)	2(2)	25%	0	0%	6	161	80.5	5	
2月	11(7)	2	18%	2	18%	7	62	31	4	
3月	8(3)					8			4	コロナ感染中止
計	106(19)	59(6)	49%	19		41	2519	43		

※)内は富津発着，早朝便：横須賀市三笠棧橋発着 7:30～9:30，通常は午前 9:30～12:00 午後 13:00～15:30

表-4 富津市発着コース内容（計画）

ケース	料金(円)	集合	バス	観光	バス	昼食	バス	乗船	船	見学	船	下船	バス	土産	バス	解散
直行	10,800	富津岸壁						富津岸壁	→	第二海堡	→	富津岸壁				富津岸壁
周遊 A	17,800	品川駅	→	富津 岬	→	富津市内 (海堡井)	→	富津岸壁	→	第二海堡	→	富津岸壁	→	富津市内	→	品川駅
周遊 B	12,800～ 16,000	東京駅	→			富津市内 (海堡井)	→	富津岸壁	→	第二海堡	→	横須賀岸壁	→	横須賀ボート マーケット	→	東京駅

表-4には富津からのツアー内容を示す。集合解散が富津の直行コースは富津市近隣の方向へのツアーとなる。周遊A品川駅集合解散コースは昨年のトライアルでは無かった企画であり、各地からの集客が見込めるものである。更に、周遊B東京駅コースは富津側から第二海堡に上陸し、横須賀側にも巡る東京湾周遊するコース設定であり、東京湾を満喫出来る内容であることから、遠距離客や外国人への集客を検討する余地が残されている。しかし、料金的にはリピートを志望する金額となっておらず、ケース直行でも10800円、周遊コースでは12,800円～16,000円と横須賀コースと比較しても2割程度割高となっている。1回当たりの富津経由コースの参加人数が多ければ横須賀コースと同額となる可能性を期待したい。

4. 新たな観光資源としてのツアーに対する提案

(1) 海上舟艇を利用した第一海堡上陸ツアー

現在、第一海堡係留施設および第一海堡周辺は漂砂による堆積により、海底水深が-1mから-2m程度と非常に浅くなっており、通常の観光船では着岸して観光客を上陸させることが出来ない。従って遠景から周遊観光しか出来ない状況にある。上陸のためには第一海堡までの航路浚渫と上陸時の棧橋整備が必要となる、更に第一海堡



写真-2 上陸用舟艇

<https://encrypted-tbn0.gstatic.com> より転載

周辺は漂砂の影響を受けて航路が埋没するため、定期的な浚渫が必要となり、これらの維持管理費を考えると新たな観光資源としてツアーを計画するには採算的に難しい状況にある。可能性があるとするれば、写真-2に示すとおり水陸両用バス若しくは上陸用舟艇による海上渡航が考えられる。水陸両用バスは国内で多くの実績があるが、波のある海上での運行実績はないため十分な安全性を検討する必要がある。上陸用舟艇は通常軍用に利用されており、観光用に利用された実績はない。現在利用されている舟艇を活用するには旅客用に改造する必要や認可を受けるための改造や定期点検が必要となる。上陸用舟艇であれば砂浜もしくは陸地へのスロープが整備されていればどこでも対応は可能である。富津岬先端を基地港とするならば、第一海堡には1.3km、5分の渡航時

間で済むことや浅海域を航行するため波浪条件も緩やかになり、欠航率も少なくなる利点も発生する。さらには、軍事関係船舶に乗船出来る機会は国内には無いため、ツアーは軍事マニアや国内初の乗り物として若者や家族参加など大イベントになることが予想される。

(2) 第一海堡ツーリズムとの連携による相乗効果

a) 富津市内に存在する軍事関係施設の観光資源化

観光資源としての魅力にはストーリー性を持たせることが必要であり、世界遺産にしても対象施設と関連地域の位置づけが、対地域にどのように影響を与えたのかが重要な構成となっている。富津地区を渡航基地とするならば、軍事関連施設として隣接地に同時期に建設された富津元州砲台跡(写真-3)や陸軍富津試験射場跡(写真-4)や明治32年8月に告示された東京湾要塞地帯図に示された地帯標探しなど、従来全く観光資源として扱わなかったものに対する発掘も見えてくる。また、富津市の南部に位置する館山市にも多くの軍事関係施設跡が残されており、隣接市町村の連携を図ればツアーを組むことも可能となる。

b) 地域観光資源との一体性確保

千葉県における観光入込客数が多かった観光地点では、順位20番中の8地点が海ほたるパーキングを初めとした道の駅が占めている²⁾。千葉県内には29地点に道の駅が整備されているが、富津市内には道の駅がなく、隣接鋸南町に「保田小学校」、「きよなん」が整備されている。一般的に道の駅は主要幹線道路沿いに建設されるため、第一海堡の基地となり得る富津漁港や富津公園周辺には道の駅が整備されない理由と思われる。しかし、千葉県を訪問する目的には海産物や農産物を求めることが多く、富津市の主要産業たる漁業との連携が図れることから、道の駅を整備することが地域振興に繋がると考えられ、行政である富津市には整備に向けた取り組みが望まれる。

富津市の観光資源は、鋸山ハイキングと岩を掘った懸崖観音が有名であるが、近年まで切り出されていた房州石切り出し跡地が隠された観光資源として開発すべきである。この房州石は間知石として切り出され、江戸から明治期に掛けて倉や家屋塀として利用され現在でも金谷周辺で多く残っている。第二海堡においても掩蔽壕と防波護岸を仕切る壁として使用されている。第二海堡の間知石は三浦半島産(鎌倉石)と房州石の両方が使用されている可能性を残しているが、今後の研究に期待したい。

この房州石は金谷美術館で見学する事も可能であり、年に一度房州石シンポジウム⁷⁾も開催されるなど、地域おこしとして取り組まれ、房州石切り出し跡ツアーを第一海堡ツアーと組み合わせることにより、地元ガイドの活動の場も創成出来るものと思われる。

c) エコツーリズム(体験型)への対応

富津市内には4つのキャンプ場が整備され、地域の観光施設を周回する際の基地となる。キャンプで使用する食を、近くの漁協や農場から自分で収穫できるようにすれば、地産地消や地域の特産品のPRにもなる。近年、従来型キャンプ場に変わりオートキャンプやグランピングの伸び率が著しく、新しい客層を呼び込むためのキャンプ場の活用余地は期待できる。そのためには、キャンプ場事業者ではなく、周辺観光事業者や観光協会などとの連携を計ることが相乗的な効果を生むことに繋がると思われる。

(3) インバウンド客増加への取り組み



写真-3 富津元州堡壘砲台跡



写真-4 富津射場跡

富津市がインバウンドに対する政策としては、幾つか新たな観光地域政策を実行する必要が生じる。そのための実施項目を幾つか挙げる。

a) 外国人観光客を誘致するための魅力度向上

外国人観光客が訪れたいと思うような世界水準の観光資源をPRすることが必要であるが、第一海堡へ「上陸用舟艇」による上陸を起爆剤として希少な観光コースを作り上げることが必要である。海洋資源を中心に、既存の優れた観光資源をしっかりと活用するために、現在、農業で実施されているグリーンツーリズムの漁村版ツーリズムを立ち上げ、潮干狩りや地引き網に留まらず漁港でしか体験できないツアーを計画する。

b) 立地特性の優位性を活かす

外国人客の利用する羽田空港や成田空港、更には、東京TDLという観光始発拠点から直行バスを使えば1時間で海洋や鋸山などのエコツーリズム体験が可能という条件を成立させることが必要である。

表-5 富津市における主なイベントとの連携

イベント名	実施時期	参加店舗	内容	地産地消
生ノリフェア	1月15日～2月28日	22店	この時期でしか味わえない市内で採れた海苔を使い、様々な生のり料理を楽しむ	○
イチゴ狩り	1月～5月末	4か所	富津市内でのいちご狩り場	○
潮干狩り	3月18日～9月14日	1か所	東京湾で一番早く潮干狩りが楽しめる。東京湾内では外洋に最も近いので海水がとてもきれいな富津である	○
富津はかりめフェア	6月1日～8月31日	15店	富津市名産の穴子は、「はかりめ」と呼ばれ、市内各店で統一開催	○
富津市民花火大会	7月25日		毎年7月第4土曜日に開催	
海水浴	7月14日～8月19日	4か所	波穏やかな遠浅の富津の海岸は家族連れに人気	
海堡井フェア	10月1日～11月30日	10店	富津岬では好漁場で様々な魚介類が採れ、第一、第二海堡を意図した「海堡井」はこれらの海産物を使った井である	○

註) 参加店舗数は2018年実績

(4) 新たな観光資源「食」の開発

第一海堡に上陸するツアーが実施された場合は、1日で午前午後の2回、1年間で54週の土日に実施するとしても、上陸舟艇は30名程度の乗員であるから、1年間で3240名しか観光客として見込むことが出来ない。観光消費額を増加するためには、地元の特産物である海産物を食する機会を設けることが必要となる。

富津市の観光政策は大規模で有名なものは無いが表-5に示すイベントが実施されている。いずれも地産地消につながり、イベント内で体験型の構成とすることが可能である。現在富津市では、のりフェア、潮干狩り、夏場のハカリメフェア、海堡井フェアの実施による食を売り物にした企画を実施して観光客を誘致している。春の潮干狩りや夏場の海水浴客以外の季節における通年で来訪することができる機会を作る必要がある。多く採れることからこれらの食材を活用した海堡井の発展に期待したい。

2018年7月に発足した「第二海堡上陸ツーリズム推進協議会¹⁾では、横須賀市、富津市両市から海上運航することが可能であり、両市の連携を図ることが確認されている。第一・第二海堡の周囲は、様々な江戸前の魚介類が採れ、この魚介類を中心に使用した井などを提供する「富津海堡井」が富津市ではフェアを開催するほどの代表食材である。そこで、地産地消を推奨している横須賀市側も地元の食材を利用した「横須賀海堡井」を開発して推進²⁾している。しかし、現時点では「ご当地グルメ」の域には達していないため、ご当地グルメとしてブランドとする戦略が必要である。ご当地グルメとは、地元が産地であること、地元民に愛されている、地元観光資源をお土産化したものと考えれば「海堡井」は合致したものであり、アンテナショップなどでPRを続けてブランド化したいものである。

5. おわりに

観光による地域振興を行うためには、観光リーダーと目玉資源を有することが必要となる。その目玉として第一海堡が期待されるが、そのためには地元の理解と参画が必要であり、この体制が出来上がってこそ継続的なツーリズムが成立するものと思われる。

富津市民は、第一・第二海堡建設に果たした地域の役割を理解し、地域の財産として保存・活用に向けた意識を明確にする。それに向けた市民への説明による地域の財産認識や市民の地域づくり高揚に向けた公開講座やシンポジウムなど実施することが必要である。これは、行政だけで観光を推進することは難しい。観光協会、宿泊事業者、旅行会社等が一体となった取り組みをすることが成功であることは明白であり、効果についてはデータを計測していくことを忘れてはならない。なお、本稿は組織のまとめではなく個人的な意見であることを申し添える。

参考文献

- 1) 野口孝俊, 阿部貴弘: 東京湾要塞第二海堡跡におけるインフラヘリテージツーリズムの成立に関する実践的検討, 第58回土木計画学研究発表会・講演集, 2018.
- 2) 千葉県商工労働部観光企画課: 平成29年度千葉県観光入込調査報告書, 2018.10
- 3) 富津市: 富津市統計書, 教育文化観光, 2019.5.1.
- 4) 国土交通省関東地方整備局東京湾口航路事務所: 東京湾口航路第三海堡建設史調査報告書, 2005.3.
- 5) 地盤工学会関東支部: 第一海堡研究視察実施報告書, 歴史的石造構造物部会, 2018. http://www.jgskan-tou.sakura.ne.jp/group/pdf/170630rekishiisan2_wgreportv2.pdf
- 6) 富津市役所: 富津市における富津市まち・ひと・しごと創生総合戦略実行計画, 2018.3.
- 7) 内外情勢調査会: 観光戦略テーマに講演＝千葉県南部の4市長―内情南房総支部, 2019.10.9.
- 8) 野口孝俊, 野中貴美子, 阿部貴弘: 横須賀観光資源の特徴と第二海堡ツーリズムとの相乗性に関する検討, 第59回土木計画学研究発表会・講演集, 2019.

(2020.3.8 受付)