

観光が「面」として成立しない都市
—新潟市における観光政策の構造—
早武 淳

要旨

本稿は、「点としての観光から、面としての観光へ」という近年頻用される観光政策上の言説を、スローガンではなく、都市空間と来訪者行動の設計問題として捉え直すことを目的とする。とりわけ日本遺産制度を分析対象とし、成功事例、不十分事例、認定取消事例、ならびに筆者自身が内部から関与した事例を横断的に検討することで、観光が「面」として成立するための構造的条件を抽出する。

分析の結果、観光が面として成立しない主因は、観光資源や文化的価値の不足ではなく、価値を来訪者の行動へと翻訳する設計の欠如にあることが明らかとなった。成功事例に共通するのは、ストーリー・空間・移動・行動の対応関係が明示的に設計されている点であり、逆に不十分事例では、移動や回遊が来訪者に委ねられている点を確認された。

これらの知見を踏まえ、本稿は新潟市を具体的対象として、日本遺産「北前船寄港地・船主集落」を核に、信濃川を軸とした水上交通と段階的実装プロセスによる「面としての観光」の再設計可能性を検討する。その結果、新潟市は条件不足の都市ではなく、設計されてこなかった都市であり、既存インフラを活用した行動設計によって都市理解と観光行動を同時に更新し得る可能性を有していることを示す。

本稿は、観光を集客施策としてではなく、都市を理解させるための行動設計として再定義する視点を提示し、観光政策・交通政策・都市政策を横断する分析枠組みを提供するものである。

目次

- 第1章 問題設定—観光はなぜ「点」に留まり、「面」として成立しないのか
 - 1-1 問題の所在
 - 1-2 「点」と「面」の概念整理
 - 1-3 観光が「面」として成立するための条件
 - 1-4 なぜ多くの都市で「面」が成立しないのか
 - 1-5 日本遺産制度を分析対象とする理由
 - 1-6 本稿の構成
 - 1-7 小括
- 第2章 日本遺産における成功事例の構造分析—「面としての観光」が成立している条件
 - 2-1 本章の目的
 - 2-2 成功事例① 里沼—限定された空間を「一つの物語」に束ねる構造
 - 2-3 成功事例② 鎮守府と海軍のまち—広域・複数自治体を束ねるシリアル型成功例

- 2-4 成功事例③ 村上海賊—移動そのものを物語に組み込んだ構造
- 2-5 成功事例④ せとうち備讃諸島—住民レベルまで浸透した物語構造
- 2-6 成功事例に共通する構造
- 2-7 小括
- 第3章 日本遺産における失敗・不十分事例の構造分析—制度が機能しなかった理由
 - 3-1 本章の目的
 - 3-2 不十分事例① 古代日本の西の都—認定取消に至った構造
 - 3-3 不十分事例② 信濃川流域の火焰型土器と雪国の文化—価値は高いが体験化が困難な事例
 - 3-4 評価が分かれる事例 北前船寄港地・船主集落
 - 3-5 失敗・不十分事例に共通する欠落
 - 3-6 小括
- 第4章 内部関与事例の分析—桑都物語（八王子）に見る設計不在の限界
 - 4-1 本章の位置づけ
 - 4-2 桑都物語の概要と潜在力
 - 4-3 しかし「面」は成立していない
 - 4-4 強すぎる「点」が面の成立を阻害する構造
 - 4-5 回遊手段の欠如と時間的制約
 - 4-6 ストーリーが行動に翻訳されていない構造
 - 4-7 内部関与によって可視化された制度の限界
 - 4-8 評価軸による整理
 - 4-9 小括
- 第5章 新潟市における「面としての観光」の再設計—北前船と信濃川を軸に
 - 5-1 本章の位置づけと留保
 - 5-2 新潟市の観光構造の再確認
 - 5-3 北前船と新潟市の都市構造的親和性
 - 5-4 信濃川が観光の行動軸にならなかった理由
 - 5-5 水上交通を「理解の装置」として再定義する仮説
 - 5-6 水上交通を軸とした「面」の構造イメージ
 - 5-7 実装を想定する場合の段階的アプローチ
 - 5-8 日本遺産ストーリーとの接続可能性
 - 5-9 行政内部における位置づけの問題
 - 5-10 周辺区の再定位
 - 5-11 本章の整理と限界
 - 5-12 小括
- 第6章 結論—観光とは、都市を理解させるための行動設計である

- 6-1 本稿の到達点
- 6-2 日本遺産制度から導かれる一般化可能な知見
- 6-3 内部関与事例が示す制度の限界
- 6-4 新潟市の位置づけと可能性
- 6-5 観光をめぐる認識の転換
- 6-6 本稿の射程と今後の課題
- 6-7 結語

第1章 問題設定—観光はなぜ「点」に留まり、「面」として成立しないのか

1-1 問題の所在

近年、地方都市の観光政策をめぐるのは、「点としての観光から、面としての観光へ」という表現が半ば定型句のように用いられている。複数の観光資源を結びつけ、滞在時間を延ばし、回遊性を高めることが重要であるという認識自体は、すでに行政・観光関係者のあいだで共有された前提となっている。

しかし現実には、この理念はしばしばスローガンとして反復されるにとどまり、具体的な空間設計や来訪者の行動設計へと十分に落とし込まれているとは言い難い。その結果として、多くの都市で共通して観察されるのが、個別の観光資源には一定の来訪者があるにもかかわらず、それらが相互に結びつかず、来訪者の行動が「一箇所を見て帰る」ことに留まってしまう状況である。

本稿は、この現象を実務上の失敗や努力不足として片づける立場を取らない。むしろ、観光が点に留まり、面として成立しないという状態そのものを、制度や運用の偶発的な結果ではなく、構造的な帰結として捉え直すことを目的とする。

1-2 「点」と「面」の概念整理

本稿において「点としての観光」とは、単一の観光資源が独立して消費され、来訪者の訪問行動が当該地点で完結してしまう状態を指す。この場合、次の行動は基本的に来訪者個人の判断に委ねられ、周辺空間や都市全体との関係は副次的なものとなる。観光資源の価値は、当該地点単独の魅力に強く依存する。

これに対して「面としての観光」とは、複数の地点が意味を持って接続され、来訪者の行動が連続し、移動そのものが理解を深める過程として機能する状態を指す。重要なのは、ここで言う「面」が単に点の数が多いう状態を意味しないという点である。面とは、空間の広がりではなく、行動の連なりとして知覚される構造である。

1-3 観光が「面」として成立するための条件

観光が面として成立するためには、いくつかの条件が満たされる必要がある。第一に、

物語（ストーリー）が空間と対応していることである。来訪者は抽象的な説明や知識としての物語ではなく、「この場所で、これを見る意味」を空間の中で理解できなければならない。

第二に、移動が単なる手段としてではなく、次の理解へと至る過程として位置づけられていることである。移動は、観光体験の外部に置かれるものではなく、体験そのものの一部として設計される必要がある。

第三に、次の行動が自然に理解される構造が存在することである。「次にどこへ行けばよいのか」を説明や指示に頼らずとも把握できる状態が整ってはじめて、行動は連続する。

これらの条件が揃ったとき、観光は初めて「面」として機能し始める。

1-4 なぜ多くの都市で「面」が成立しないのか

多くの都市において観光が点に留まる理由は、観光資源の不足ではない。歴史的資源や文化的価値はすでに存在し、制度や補助金も一定程度整備されている。それにもかかわらず、それらが来訪者の行動へと翻訳されていない。

背景にあるのは、観光資源を「説明すること」に力が注がれる一方で、空間を「動かすこと」への意識が相対的に弱い（あるいは気づいていない）という傾向である。交通や移動は観光政策の外部に置かれがちであり、結果として観光は知識の提供に留まり、行動の設計へと踏み込めていない。

この構造のもとでは、どれほど多くの資源や物語を提示しても、観光が面的に成立することは難しい。

1-5 日本遺産制度を分析対象とする理由

本稿が日本遺産制度を主要な分析対象とする理由は明確である。日本遺産は、単体の文化財を評価する制度ではなく、複数の構成文化財を一つのストーリーで束ね、地域が主体的に活用することを目的として設計されている。

すなわち日本遺産は、制度の理念そのものに、点を面へと転換し、行動を伴う理解を促すという発想を内包している。それにもかかわらず、実際の運用においては、明確に成功している事例と、不十分な結果に留まっている事例とが分かれている。

この差異を構造的に分析することは、「なぜ観光が面として成立しないのか」という本稿の問いに、直接的な示唆を与える。

1-6 本稿の構成

以上の問題意識を踏まえ、本稿では、第2章において日本遺産における成功事例を取り上げ、観光が面として成立している条件を抽出する。第3章では、制度が十分に機能しなかった事例を検討し、失敗が生じる構造を明らかにする。第4章では、筆者が内部から関与した事例を通じて、設計不在がもたらす限界を検証する。第5章では、新潟市を具体的

対象とし、北前船を軸とした再設計の可能性を検討する。

1-7 小括

本章では、観光が点に留まり、面として成立しないという現象を、構造的課題として定式化した。以降の章では、この問題設定を一貫した評価軸として用い、制度、事例、そして都市を横断的に分析していく。

第2章 日本遺産における成功事例の構造分析—「面としての観光」が成立している条件

2-1 本章の目的

本章の目的は、日本遺産制度の運用実態の中から、観光が「面」として成立していると評価しうる事例を抽出し、その共通構造を明らかにすることにある。

ここでいう「成功」とは、来訪者数の増加や経済効果の多寡を指すものではない。本稿では、第1章で整理した通り、成功を「複数の文化資源が、来訪者の行動を通じて意味的に接続され、理解が連続的に深化している状態」と定義する。したがって、本章では個別事例の詳細な歴史解説や観光施策の網羅を目的とせず、あくまで構造の抽出に焦点を当てる。

2-2 成功事例① 里沼—限定された空間を「一つの物語」に束ねる構造

群馬県館林市の「里沼」は、複数の沼沢地を核とする日本遺産であり、空間的には比較的にコンパクトな範囲に収まっている。本事例の特徴は、構成文化財の数や規模の大きさではなく、物語と地理空間の対応関係が極めて明瞭である点にある。

各構成要素は、それぞれが独立した価値を持ちながらも、「水と人の関係」という共通テーマのもとで整理されている。その結果、来訪者は、いま自分がどこを見ているのか、そしてなぜ次にその場所へ向かうのかを、逐一説明されることなく理解できる。

ここでは、移動が単なる移動に留まらず、理解の連続として自然に発生している。里沼の事例が示しているのは、観光が面として成立するために必ずしも広大な空間や多数の資源を必要としない、という点である。重要なのは、物語が空間の中でどのように配置されているかである。

2-3 成功事例② 鎮守府と海軍のまち—広域・複数自治体を束ねるシリアル型成功

旧軍港四市（横須賀・呉・佐世保・舞鶴）を対象とする「鎮守府と海軍のまち」は、日本遺産制度が想定するシリアル型、すなわち複数自治体にまたがる連続型遺産の代表例である。

本事例の重要性は、「すべてを回らなければ理解できない」という構造を意図的に避けている点にある。来訪者は、いずれか一都市を訪れるだけでも物語の全体像を把握することができ、複数都市を巡ることで理解が重層化・深化するという二層構造の体験を得る。

ここでは、点としての訪問と、面としての理解が対立しない設計が成立している。単一地点での理解を否定するのではなく、それを入口として位置づけた上で、さらなる行動を可能にしている点に、この事例の構造的な強さがある。

2-4 成功事例③ 村上海賊—移動そのものを物語に組み込んだ構造

村上海賊を主題とする日本遺産は、島嶼部および海域を舞台とする点で、来訪者に移動を強く要請する構造を持つ。本事例において注目すべきなのは、この移動が「不便」や「負担」としてではなく、理解を成立させる前提条件として物語の中に組み込まれている点である。

海を渡る、島から島へ移るという行為そのものが、歴史的文脈の再体験として位置づけられている。来訪者は、移動しなければ理解できない構造の中に置かれることで、結果として物語を身体的に理解する。

この事例では、移動と物語が分離しておらず、移動が観光体験の外部に置かれていない。ここに、面としての観光が成立するための重要な条件が示されている。

2-5 成功事例④ せとうち備讃諸島—住民レベルまで浸透した物語構造

「せとうち備讃諸島」は、石材産業という一見すると専門性の高いテーマを扱っている。しかし本事例が成功している理由は、テーマの特殊性ではなく、物語の単純さと空間との対応関係の明瞭さにある。

石が切り出された場所、運ばれた場所、使われた場所が地理的に理解可能な形で整理されており、来訪者は空間を移動することで物語を追体験できる。その結果、この物語は来訪者だけでなく、地域住民自身にとっても理解しやすいものとなり、住民が語り手として機能する構造が成立している。

ここでは、観光が外から与えられた仕組みではなく、地域内部にまで浸透した理解として成立している点が重要である。

2-6 成功事例に共通する構造

以上の事例を横断的に検討すると、観光が面として成立している日本遺産には、いくつかの共通した構造が見出される。

第一に、物語と地理空間が一對一で対応している点である。抽象的な説明ではなく、空間を通じて物語が理解される構造が存在している。第二に、移動が理解を深化させる過程として明確に位置づけられている点である。移動は補助的な要素ではなく、観光体験そのものを構成している。第三に、「次に何を見るのか」が自然に理解できる構造が整えられている点である。行動の連鎖が、説明や指示に依存していない。

これらはいずれも、資源の数や知名度とは直接関係しない条件である。

2-7 小括

本章では、日本遺産における成功事例を通じて、観光が面として成立するための構造を抽出した。そこから導かれる結論は明確である。面としての観光は、多くの資源を集めることで成立するのではない。来訪者の行動が連続するよう、意味が設計されているかどうかによって決まる。

次章では、同一の評価軸を用い、日本遺産制度が十分に機能しなかった、あるいは不十分な結果に留まった事例を検討し、なぜ面が成立しなかったのか、その構造を明らかにする。

第3章 日本遺産における失敗・不十分事例の構造分析—制度が機能しなかった理由

3-1 本章の目的

本章の目的は、第2章で抽出した「観光が面として成立する条件」を参照軸としつつ、日本遺産制度の運用において制度が十分に機能しなかった事例を検討することにある。

ここで言う「失敗」あるいは「不十分」とは、来訪者数が少ない、あるいは経済効果が限定的であるといった結果指標を意味しない。本章では一貫して、ストーリー、空間、移動、行動のあいだに対応関係が成立していたかどうか、という構造的観点から評価を行う。

3-2 不十分事例① 古代日本の西の都—日本遺産制度における初の認定取消事例

「古代日本の西の都」は、日本遺産制度において初めて認定が取り消された事例である。この事実は、本事例を単なる一地域の問題としてではなく、制度そのものを検証するための基準点として位置づけることを可能にする。

認定取消という判断は、「改善指導」や「条件付き継続」とは異なり、日本遺産としての最低限の成立条件を満たしていないという、制度上の明確な否定を意味する。報道や公式説明においては、自治体間連携の不全、住民認知の低さ、ストーリーと現地体験の乖離といった点が指摘されてきた。

これらを第2章で示した成功条件に照らして整理すると、本事例では、物語が来訪者の空間行動へと翻訳されておらず、構成文化財同士の関係性も現地で知覚しにくい状態にあったことが分かる。その結果、「次にどこへ行くべきか」が自然に理解されず、行動の連続性が成立していなかった。

特に重要なのは、物語が先行し、行動が後付けになっていた点である。価値の説明は存在していても、それを身体的に理解するための行動設計が欠落していた。この構造的欠落が、最終的に制度的否定というかたちで顕在化したと捉えることができる。

3-3 不十分事例② なんだ、コレは！信濃川流域の火焰型土器と雪国の文化

—価値は高いが、体験化が困難な事例

本事例について、現時点で認定取消などの公式判断は下されていない。したがって本稿では、これを直ちに「失敗」と断定することは避ける。ただし、構造的に見れば、日本遺産として不十分になりやすい要因を内包していることは否定できない。

火焰型土器は、学術的価値が極めて高い文化資源である。しかし来訪者の行動という観点から見ると、「ここで出土した」という説明以上の意味を現地で体感しにくい構造にある。現物は各地の資料館に分散しており、特定の場所を訪れる行為そのものが理解を深める装置として機能しにくい。

また、構成文化財は信濃川流域の広域に点在しているが、それらを結ぶ移動が物語の一部として設計されていない。そのため移動は、理解を深化させる過程ではなく、単なる負担として知覚されやすい。価値は確かに存在しているが、それが行動へと翻訳されない構造が、この事例を不十分なものにしてている。

3-4 評価が分かれる事例 北前船寄港地・船主集落

一 成功条件と失敗条件を同時に内包する日本遺産

「北前船寄港地・船主集落」は、日本遺産制度の理念と極めて高い整合性を持つ事例である。複数地点から成るシリアル型遺産であり、移動そのものを前提とした歴史的現象を扱い、地域間交流という普遍的なテーマを内包している点で、制度が想定するモデルに近い。

しかし同時に、本事例は自動的に面として成立することのない構造を持つ。物語は抽象化しやすく、移動の設計は制度の外部に置かれ、寄港地間の非対称性も大きい。そのため、どこを入口とし、どのような行動を通じて理解を深めるのかが明確に設計されなければ、観光は容易に点の集合へと転じてしまう。

この意味で北前船は、地域側の設計能力が高度に求められる日本遺産である。成功条件と失敗条件のいずれをも内包しているからこそ、その差は資源の有無ではなく、行動設計の有無として現れる。

新潟市は、北前船の構成要素を明確に有する都市であるにもかかわらず、それらが都市理解や観光行動へと十分に翻訳されてきたとは言い難い。この点については、第5章で改めて詳細に検討する。

3-5 失敗・不十分事例に共通する欠落

本章で検討した事例を横断すると、共通して浮かび上がるのは、価値が行動へと翻訳されていないという一点である。移動は物語の外部に置かれ、現地訪問の必然性は弱く、「次の行動」は来訪者に委ねられている。

これらはいずれも、文化資源の不足や魅力の欠如に起因するものではない。設計の不在、あるいは設計を引き受ける主体の不在が、制度の機能不全として表出しているに過ぎない。

3-6 小括

本章では、日本遺産制度における失敗・不十分事例を、構造的観点から検討した。そこから導かれる結論は明確である。日本遺産は、価値ある文化財を持つだけでは成立しない。価値を来訪者の行動へと翻訳する設計が欠けていれば、制度は機能しない。

次章では、この結論を最も具体的なかたちで示すため、筆者自身が内部から関与した事例を取り上げ、設計不在がもたらす限界を検証する。

第4章 内部関与事例の分析―「桑都物語（八王子）」に見る設計不在の限界

4-1 本章の位置づけ

本章では、筆者自身がプロジェクトに関与した東京都八王子市を対象に、日本遺産制度の運用がどのような制約と限界に直面するのかを検討する。

本章の目的は、当該事例を成功か失敗かという二分法で評価することではない。むしろ、十分な文化資源と制度的支援が存在していても、来訪者の行動を設計する主体が欠けていれば、「面としての観光」は成立しないという点を、内部からの視点によって具体的に示すことにある。

第2章で示した成功事例、第3章で検討した不十分事例と同一の評価軸を用いることで、本章は制度の潜在力と限界を、最も明らかに示す位置を占める。

4-2 桑都物語の概要と潜在力

「桑都物語（八王子）」は、絹産業を核とした歴史・文化を、日本遺産のストーリーとして再構成する試みである。八王子は、生糸・織物生産の拠点であると同時に、流通・商業の結節点として発展してきた都市であり、祭礼、芸能、信仰、労働文化など、多様な関連文化を内包している。

構成文化財の量と質はいずれも非常に高く、単体として見れば日本遺産の要件を十分に満たしている。加えて、高尾山という全国的知名度を持つ観光拠点を擁している点も、他地域にはない大きな強みである。

これらの条件だけを見れば、八王子は日本遺産として「成功して当然」と評価されやすい事例である。

4-3 しかし「面」は成立していない

にもかかわらず、八王子において桑都物語が「面としての観光」として成立しているとは言いがたい。その理由は、文化資源の不足や認知度の低さといった表層的な問題ではない。

最大の要因は、構成文化財同士を結びつける来訪者の行動が、意図的に設計されていない点にある。物語は存在しているが、それが空間を移動する行為として具体化されていない。

い。その結果、個々の資源は点として消費されるに留まり、理解の連続性が生まれていない。

4-4 強すぎる「点」が面の成立を阻害する構造

高尾山は、年間を通じて安定した集客力を持つ、極めて強力な観光資源である。しかし、この「強さ」は、桑都物語の文脈においては逆説的に機能している。

多くの来訪者は高尾山のみを訪れ、市街地や他の構成文化財へと足を延ばさない。その結果、高尾山における点としての成功が、桑都物語全体としての不成立を覆い隠す構造が生じている。

本来、強力な拠点は物語への入口として機能すべきである。しかし八王子では、高尾山が入口ではなく終点として機能してしまっている。ここに、「点の強さ」がかえって「面」の成立を阻害する典型的な構造が見て取れる。

4-5 回遊手段の欠如と時間的制約

桑都物語の構成文化財は、市街地および周辺地域に点在している。しかし、それらを結ぶ明確な回遊ルートや、観光体験として意味づけられた移動手段は、十分に設計されていない。

さらに重要なのは、多くの構成文化財が、特定日や特定行事、あるいは限定公開に依存しており、通年で体験可能な状態にない点である。このため、「行けば必ず理解できる」という観光の前提条件が成立しない。

結果として、来訪者は時間的制約と不確実性を前に、点として確実に体験できる場所へと行動を収束させることになる。

4-6 ストーリーが行動に翻訳されていない構造

桑都物語では、絹産業という明確なストーリーが提示されている。しかし、その多くは解説文や展示、パンフレットの中で完結しており、来訪者の行動へと十分に翻訳されていない。

「次にどこへ行くべきか」「なぜそこへ行く必要があるのか」という判断は、来訪者の側に委ねられている。この構造は、第3章で検討した不十分事例と同型であり、物語が存在していても、それが行動を生み出さない状態を示している。

4-7 内部関与によって可視化された制度の限界

筆者が内部から関与した立場で確認できたのは、日本遺産制度がストーリーの構築を支援する一方で、来訪者の行動設計までは担保しないという点である。

回遊や移動は、観光政策、交通政策、都市政策の境界領域に位置づけられ、明確な責任主体が設定されにくい。その結果、「誰も責任を持たない領域」が生まれ、設計不在のま

ま運用が続けられる。桑都物語は、まさにこの空白地帯に直面した事例である。

4-8 評価軸による整理

第2章および第3章と同一の評価軸で整理すると、桑都物語（八王子）は、構成文化財の質と量、ストーリーの明確性といった点では極めて高い評価を得られる一方で、地理空間との対応関係は未編集のままに留まり、移動の設計は不在であり、通年で体験可能な構造も弱い。その結果、価値は十分に存在しながら、それが来訪者の行動へと翻訳されていない。

この整理が示しているのは、「資源と物語が揃っていても、設計がなければ面は成立しない」という一点である。

4-9 小括

桑都物語（八王子）は、日本遺産制度の潜在力と限界を同時に示す事例である。この事例は、「資源が豊富であれば成功する」「強力な観光拠点があれば回遊が生まれる」といった前提が、必ずしも成立しないことを明確に示している。

面としての観光は、資源の集積によってではなく、来訪者の行動を引き受ける設計によってのみ成立する。次章では、これまでの分析を踏まえ、新潟市を具体的対象として、北前船を軸にした「面の再設計可能性」を検討する。

第5章 新潟市における「面としての観光」の再設計

—日本遺産「北前船寄港地・船主集落」を核とした水上交通と実装の射程

5-1 本章の位置づけと留保

本章では、新潟市において「点として存在している観光資源」が、なぜこれまで連結されてこなかったのかを整理したうえで、日本遺産「北前船寄港地・船主集落」を媒介に、「面としての観光」を構想しうる一つの可能性を提示する。

あらかじめ断っておくと、本章で提示する内容は、すでに実装が完了した政策評価ではない。とりわけ、信濃川を軸とする水上交通については、運航条件、採算性、安全管理、河川利用調整など、検証すべき論点が多く残されている。本章は、それらを一挙に解決する処方箋を示すものではない。

むしろ本章の目的は、新潟市という都市構造のもとで、「面としての観光」を成立させるとすれば、どのような行動軸が理論的に考えうるのか、その思考の射程を明示することにある。いわば、実装以前の設計図であり、思考実験の段階に留まることを、あらかじめお断りしておく。

5-2 新潟市の観光構造の再確認

新潟市は、港湾都市であり、河川都市であり、同時に周辺農村・漁村を内包する広域都

市である。日本海に面し、信濃川を抱え、その背後に内陸部を持つという構造は、全国的に見ても特異である。

しかし、来訪者の観光行動を実態として見ると、その多くは、新潟駅に到着し、駅周辺または限定的な市街地で滞在し、当日あるいは翌日に帰着するという、極めて短絡的な行動パターンに収束している。

この状況は、観光資源が乏しいから生じているのではない。問題は、「次にどこへ行けばよいのか」が、行動として示されていない点にある。第1章から第4章で繰り返し論じてきた通り、価値が存在しても、それが行動に翻訳されなければ、観光は点に留まる。

5-3 北前船と新潟市の都市構造的親和性

新潟市は、日本遺産「北前船寄港地・船主集落」の構成要素を有する都市である。北前船の本質は、単なる海上交易ではなく、「港に寄港し」「川を遡り」「背後地と接続する」という、移動と流通の連鎖にある。

新潟市は、日本海、信濃川、内陸部という三層構造を自然条件として備えており、北前船の物語を、都市構造そのものとして体現できる条件を持っている。これは、北前船を「展示で説明する」よりも、「都市を動くことで理解する」可能性を示唆している。

5-4 信濃川が「観光の行動軸」にならなかった理由

信濃川は、新潟市において象徴的な存在である。景観としても、歴史的な文脈としても、市民および来訪者に強く認識されている。

しかし、その認識は多くの場合、「眺める対象」に留まってきた。川は横断され、川沿いは通過されるが、「川を遡る」「川を通じて都市を理解する」という行動は、ほとんど設計されてこなかった。

結果として、信濃川は都市を分節する境界であり続け、都市理解を連続させる軸としては機能していない。この点に、新潟市の観光が面になりきらなかった一因がある。

5-5 水上交通を「理解の装置」として再定義するという仮説

ここで本章が提示する仮説は、水上交通を新規事業として構想することではない。新潟市にはすでに、水上バスや観光船といった基盤が存在している。

本稿が想定するのは、水上交通を単なる移動手段ではなく、都市理解を深める装置として再定義することである。水上から都市を眺めることは、港と市街地の関係、川と背後地の接続、都市が水とともに形成されてきた歴史を、説明抜きで理解させる力を持つ。

もちろん、これが直ちに大規模な常設交通として成立するかどうかは、別の検証を要する。しかし、行動設計の可能性としては、十分に思考する価値がある。

5-6 水上交通を軸とした「面」の構造イメージ

水上交通を行動軸として捉えた場合、観光行動は、新潟駅から市街地へ、市街地から信濃川へ、信濃川から周辺区へと、段階的に連続する構造を取り得る。

このとき重要なのは、すべてを一日で回らせる必要はないという点である。単一の行程でも物語が成立し、複数回の訪問によって理解が深化する構造が望ましい。これは、第2章で見た成功事例と同型の設計である。

5-7 実装を想定する場合の段階的アプローチ

仮に実装を検討するとしても、通年運行や大規模投資を前提とする必要はない。むしろ、特定日や特定期間に限定した実証的導入から始める方が現実的である。

その過程で、利用者の行動、回遊の発生有無、周辺区への波及を定性的に把握することができる。重要なのは、最初から「成功モデル」を作ろうとしないことである。

5-8 日本遺産ストーリーとの接続可能性

第二段階として、水上交通を単なるクルーズではなく、北前船の物語と接続した移動体験として再編集する余地がある。航路上での語り、上流と下流の意味づけ、周辺区との関係性の提示は、水上交通を「語りの場」として機能させ得る。

ここでも、すべてが実装可能である必要はない。重要なのは、移動が物語の外部に置かれない構造を構想することである。

5-9 行政内部における位置づけの問題

水上交通は、「観光」「交通」「河川管理」「周辺区振興」という複数の政策領域にまたがる。そのため、単一部局の事業として位置づけることは困難である。

本章が示唆するのは、水上交通を観光事業としてではなく、都市理解を更新する横断的施策として捉える視点である。この整理がなければ、設計は再び「誰も責任を持たない領域」に置かれることになる。

5-10 周辺区の再定位

最終的に重要なのは、周辺区を「遠い目的地」としてではなく、「物語の一部」として再定位することである。食、農業、集落文化といった要素は、北前船の背後地として自然に接続し得る。

周辺区を主役にする必要はない。物語の続きとして位置づけられることが、「面」としての観光を成立させる。

5-11 本章の整理と限界

本章で提示したのは、完成された政策案ではない。水上交通を含む提案には、技術的・制度的な検証が不可欠であり、その多くは未検証である。

しかし、新潟市の観光が点に留まり続けている理由が、資源不足ではなく、行動設計の不在にあるとすれば、行動軸をどこに置き得るのかを思考すること自体に意味がある。

5-12 小括

新潟市における観光の課題は、資源の不足ではなく、行動を設計してこなかったことにある。水上交通と段階的実装は、大規模開発を伴わずに、既存資源を再編集し、都市理解を更新する一つの可能性を示している。

北前船の物語を、信濃川という行動軸に翻訳できるかどうか。その可否は、技術的問題というよりも、都市をどう理解させたいのかという意思の問題に近い。

第6章 結論—観光とは、都市を理解させるための行動設計である

6-1 本稿の到達点

本稿は、「点としての観光から、面としての観光へ」という、行政文脈においてすでに定型化した表現を、あらためて分析対象として捉え直すことから出発した。この表現は一見すると自明であり、誰もが共有している前提のように扱われている。しかし、その内実がどこまで構造的に検討されてきたかについては、必ずしも十分とは言えない。

本稿の分析から明らかになったのは、観光が面として成立しない原因が、観光資源の不足や知名度の欠如、情報発信力の弱さといった外形的要因にあるのではなく、「価値を行動へ翻訳する設計が欠如している」という一点に集約される、という事実である。

6-2 日本遺産制度から導かれる一般化可能な知見

日本遺産制度は、本来、点在する文化財をストーリーによって束ね、地域が主体的に活用することを目的として設計された制度である。第2章で検討した成功事例は、いずれもこの制度理念を、空間と行動の水準にまで落とし込むことに成功していた。

それに対し、第3章で検討した失敗・不十分事例では、ストーリーが抽象的な説明に留まり、移動が設計されず、結果として行動が来訪者に委ねられているという、共通した構造的不全が確認された。

ここから導かれる知見は明確である。日本遺産は「語る制度」として運用される限り、機能しない。それは本質的に、「人を動かす制度」として設計されてはじめて意味を持つ。

6-3 内部関与事例が示す制度の限界

第4章で検討した桑都物語（八王子）は、資源、物語、制度的支援という条件が揃っていても、設計が欠如すれば「面としての観光」は成立しないことを、内部関与の視点から示した事例であった。

特に重要なのは、強力な観光資源である高尾山の存在が、必ずしも面の形成を促すわけではなく、場合によっては阻害要因として作用する点である。この事例は、「点の成功」と

「面の成立」が無関係であるという、本稿全体を貫く命題を、具体的かつ説得的に裏づけている。

6-4 新潟市の位置づけと可能性

第5章で検討した新潟市は、本稿の分析枠組みにおいて、きわめて示唆的な位置を占める都市である。新潟市は、日本遺産「北前船寄港地・船主集落」の構成要素を有し、信濃川という明確な行動軸を持ち、中心市街地と周辺区を同時に内包している。にもかかわらず、それらはこれまで、面として結び直されてこなかった。

しかし同時に、新潟市は、水上交通の再定義や段階的な実装プロセスを通じて、新規投資に依らず、都市理解を更新し得る可能性を備えた都市でもある。新潟市は「条件が不足している都市」ではない。むしろ、「設計されていない都市」なのである。

6-5 観光をめぐる認識の転換

本稿を通じて示された結論は、次の一点に集約される。

観光とは、人を呼ぶための施策ではない。都市を理解させるための行動設計である。

この認識に立つとき、観光政策、交通政策、周辺区政策、都市計画は、本来分断されるべきものではなく、同一の設計問題として再構成されるべき対象であることが見えてくる。

6-6 本稿の射程と今後の課題

本稿は、新潟市を主たる分析対象としつつも、そこで得られた知見は、多くの地方都市に適用可能である。今後は、行動設計の効果をどのように評価するか、複数主体が関与する実装をいかに検証するか、日本遺産制度と都市政策をどのように制度的に接続するかといった課題が残されている。

しかし、それらに先立って必要なのは、観光を「点の集積」としてではなく、「行動の構造」として捉え直す視点を、政策の前提に据えることである。

6-7 結語

点としての観光から、面としての観光へ。この転換はしばしば、新たな観光資源の発掘や、情報発信力の強化によって達成されるものと理解されてきた。しかし本稿の分析が示したのは、そのいずれもが本質的な解答ではないという事実である。

観光が面として成立するか否かを分けるのは、何が存在しているかではなく、それがどのような行動として経験されるかである。文化財や歴史的価値は、それ自体では都市を語らない。人が移動し、選択し、理解を重ねる過程を通じて、はじめて都市の物語として立ち上がる。

日本遺産制度は、本来そのための可能性を内包した制度である。しかし、ストーリーが

語られる一方で、行動への翻訳が設計されなければ、制度は理念の水準に留まり続ける。

新潟市の事例が示しているのは、条件が不足している都市の姿ではない。むしろ、行動を設計してこなかった都市の姿である。信濃川、港、周辺区という空間要素は、すでに存在している。問われているのは、それらをどの順序で、どの意味で、どのように歩かせるのかという、設計の意思である。

観光とは、人を集めるための手段ではない。それは、都市が自らをどのように理解させたいのかという、最も端的な自己定義の行為である。点を並べるのか、面として語るのか。その選択は、観光政策に留まらず、都市の将来像そのものを規定する。

都市は、何を持っているかではなく、それをどう歩かせるかによって理解される。本稿は、その設計可能性を示す一つの試論である。

参考文献

1. 『日本遺産制度の創設について』文化庁（2015年4月）
2. 『日本遺産の総合的な推進について』文化庁（2018年3月）
3. 『日本遺産制度の見直しについて』文化庁（2020年9月）
4. 『観光立国推進基本計画』観光庁（2017年3月）
5. 『第4次観光立国推進基本計画』観光庁（2023年3月）
6. 『地域観光の核となる観光拠点の形成に関する調査研究』観光庁（2019年3月）
7. 『滞在型観光の推進に関する調査報告書』観光庁（2021年3月）
8. 『地方創生と観光政策』大社充（2016年6月）
9. 『回遊性からみた都市観光空間の構造分析』十代田朗（2012年7月）
10. 『観光行動論——人はなぜ動くのか』山村高淑（2018年5月）
11. 『新潟市観光振興計画』新潟市（2020年3月）
12. 『新潟市総合計画 2030』新潟市（2021年3月）
13. 『北前船寄港地・船主集落 日本遺産ストーリー概要』文化庁（2017年4月）