京都北部地域における活性化に向けた取り組みについて

富川　達郎[1]

[1]近畿地方整備局　舞鶴港湾事務所（〒624-0946京都府舞鶴市下福井910）

京都北部地域は、物流、人流、エネルギーといった分野において、様々なポテンシャルがある。北部地域を活性化することにより京都舞鶴港の利用促進に繋がることから、国・京都府・地元市町等が協力し、様々な取り組みを行っている。

みなとを中心としたにぎわい創出に観点を置き、様々な制度やクルーズ客船の誘致を活用した、京都府北部地域における更なる活性化に向けた取り組みの方策を探る。

キーワード　京都北部地域，みなと，クルーズ，にぎわい

1. はじめに

京都北部地域は、福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町及び与謝野町の５市２町により構成されている。

近年、この地域においては若年人口の都市圏への流出や老年人口の増加による人口減少・高齢化が進行し、地域経済・社会の衰退が懸念されている。そのような中、５市２町が連携し「京都府北部地域連携都市圏」ビジョンを打ち出すことで、京都府北部が一つの３０万人連携都市圏として活性化を図ることとしている。

代表的な取り組みとして、「海の京都DMO」を中心とした「海の京都」観光圏の推進がある。２０１６年に各市町の観光協会を総合した地域商社として、（一社）京都府北部地域連携都市圏振興社（「海の京都DMO」）を設立し、圏域内での情報共有や観光地のネットワーク化、統一的なコンセプトに基づく共通事業の展開、スケールメリットを活かした情報発信等に取り組んでいる。

また、この京都北部地域は日本海に面しており、舞鶴市に所在する舞鶴港（重要港湾）、宮津市に所在する宮津港（地方港湾）、京丹後市に所在する久美浜港（地方港湾）の３港湾を有している。

港湾は「物流」「産業」の拠点となるとともに、クルーズ客船の寄港をはじめとした「人流」の拠点ともなり、みなとを中心としたにぎわい創出についても様々な制度が策定されている。

本論文においては、みなとを中心としたにぎわい創出に観点を置き、様々な制度やクルーズ客船の誘致を活用した京都北部地域における、さらなる活性化に向けた取り組みの方策を探る。

2. 代表的な制度・事例

みなとを中心としたにぎわい創出の制度や、事例について、代表的なものを挙げると以下のとおりである。

(1) みなとオアシス

国（国土交通省港湾局）において、「みなとオアシス」という制度が２００３年に創設されている。みなとオアシスとは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が地方公共団体、ＮＰＯ団体、各協議会等からの申請に基づき登録するものである。

みなとオアシスは、「地域住民、観光客、クルーズ旅客その他の港湾利用利用者等の交流及び休憩の機能」や「地域の観光及び交通に関する情報の提供機能」などの機能を発揮する代表施設又はこれを含む複数の施設により構成されている。みなとオアシスに登録されることで、みなとオアシスとして運営することが可能となり、みなとオアシス全国協議会に加入して全国のみなとオアシスと連携した取り組みが可能となるほか、各種交付金、補助金等をはじめとした支援制度を活用することが可能となる。

みなとオアシスは、２０１８年６月１日現在、全国で１１０箇所が登録されており、京都北部地域においては

宮津港の「みなとオアシスたいみやづ」、久美浜港の「みなとオアシス京たんご」の２箇所が登録されている。

(2) Ｓｅａ級グルメ

先述の「みなとオアシス」には食をテーマにした取り組みとして、「みなとオアシスＳｅａ級グルメ」がある。「Ｓｅａ級グルメ」とは「みなとオアシス」が位置する地元の食材や、その地元で地産地消される名産品を用いて作られた“Ｓｅａ”の要素を含む「Ｓｅａ級ご当地グルメ」のことで、全国の「みなとオアシス」で好評を博している。ご当地グルメを利用して、みなとを核とした地域の活性化を促進し、全国各地のみなとオアシスの知名度をあげるため、２０１１年からＳｅａ級グルメ全国大会が開催され、毎回多くの来場者で賑わっている。

２０１６年にみなとオアシスがまごおりで開催された第９回Ｓｅａ級グルメ全国大会ｉｎがまごおりでは、来場者数６．８万人を記録している。

代表的なＳｅａ級グルメとしては、過去４回優勝を飾ったみなとオアシス宇野の『たまの温玉めし』や京都北部地域のみなとオアシスである、みなとオアシス京たんごの『海鮮地醤油焼きそば』などがある。

(3) 日本海にぎわい・交流海道ネットワーク

「日本海にぎわい・交流海道ネットワーク」は、地理的、歴史的、経済的、文化的に相互に関係ある日本海沿岸地域の連携により、日本海沿岸各地域に分布する様々な資源を活かし、対岸諸国との交流も踏まえた物流、文化、観光及びレクリエーション等に関する総合的なネットワークの形成により、港湾を核とした日本海沿岸各地域の交流を図るとともに、大規模地震等の災害に備えたリダンダンシー機能の向上を図り、もって地域の国際化、国土の均衡ある発展及び災害に強い社会経済の構築に資することを目的として、２０００年８月に設立されたネットワークである。（１９９５年に設立された「日本海にぎわい・交流海道推進協議会」から改組。）

日本海沿岸の港湾所在市町村等の会員等で構成されており、毎年、総会・幹事会や会員相互の情報交換・研究の場として講演会が開催されているほか、毎月各会員の積極的な情報提供をもとにネットワーク通信「にぎわい」が発行されている。

また、更なる会員間の情報交換の場や、色々な取り組みに市民が参加できるようホームページによる「会員の新着情報（イベント等）」などの発信も行われている。

(4) クルーズ客船の寄港

制度ではないが、クルーズ客船の寄港は寄港する都市の大小を問わず、みなとを中心としたにぎわい創出の代表的な事例である。

寄港地を中心に一度に多くの観光客が訪れ、グルメ、ショッピングなど地域での消費が生まれるとともに、外国人観光客との交流が進展するなど、地方創生に大きく寄与することとなる。

２０１７年（１月～１２月）の訪日クルーズ旅客数は前年比２７．２％増の２５３．３万人、クルーズ客船の寄港回数は前年比３７．１％増の２，７６５回となり、いずれも過去最高を記録している。

国土交通省においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」（２０１６年３月３０日）に掲げられた目標である「訪日クルーズ旅客を２０２０年に５００万人」の実現に向け、引き続きクルーズ振興に取り組んでいるところである。

3. にぎわい創出に向けた課題

(1) 京都北部地域の現状

京都北部地域が有する代表的な観光資源として、宮津市に所在する「天橋立」がある。天橋立は日本三景のひとつとして知られており、京都北部地域のみならず、京都全体を代表する観光地である。

また、舞鶴市には近畿百景第１位に選ばれた、舞鶴湾と市内の美しい景色が一望できる「五老スカイタワー」や収蔵資料が世界記憶遺産に登録された「舞鶴引揚記念館」、ノスタルジックな空間が体験できる「舞鶴赤レンガパーク」などの観光資源が所在している。

そのほかにも、伊根町には、船揚げ場と住居が一体となった舟屋が約２３０件、群として立ち並んでいる「伊根の舟屋」があるなど、京都北部地域は多くの観光資源を有している。

このように、ひとつひとつを見れば魅力的な観光資源を有しているものの、各観光資源間は地理的に離れており、ひとつのコースとして各資源を回ることが公共交通機関では難しいという課題がある。

例えば、「天橋立」から「五老スカイタワー」へ行くためには、まず天橋立駅から西舞鶴駅まで電車での移動となるが約１時間に１本の頻度でしか運行していない。さらに、西舞鶴駅から路線バスで山のふもとまでは行けるものの、そこから山頂のスカイタワーまでは徒歩６０分程度を要し、登山を目的としていない観光客からは敬遠されることが危惧される。山頂まで登るループバスも運行されているものの、期間が非常に限定的である。

(2) クルーズ客船利用客の訪問先

舞鶴市に所在する舞鶴港においてはクルーズ客船の寄港が急増している。埠頭の利用転換、岸壁やＣＩＱ施設の整備による既存ストックの有効活用を図ることで外航クルーズ客船の寄港が急増しており、２０１６年には「コスタ・ヴィクトリア」が計９回寄港するなど合計１６回のクルーズ客船が寄港、２０１７年には「コスタ・ネオロマンチカ」が計３１回寄港する他、４船の初入港を含む合計３９回のクルーズ客船が寄港している。２０

１８年にも「オベーション・オブ・ザ・シーズ」の計３回の寄港を含め、４船の初入港を含む合計２２回のクルーズ客船が寄港予定である。

２０１７年の舞鶴港に寄港したクルーズ客船の経済波及効果は、京都舞鶴港おもてなし関係者連絡会議の試算によると５億８千万円にのぼるほか、寄港地である舞鶴の商店街ではにぎわいや活気を感じたという声が多く、クルーズ客船の寄港は大きな経済効果、にぎわい創出をもたらしている。

しかしながら、１寄港の例として、舞鶴港に寄港したクルーズ客船（外国船）のオプショナルツアーバスの方面割合では約半数が京都市内へ向かうなど、京都北部地域からの観光客の流出が多くみられる。知名度が高い観光地を多く有する京都市内に観光客が奪われている、という現状があることがここから読み取ることができる。

4. さらなる活性化に向けた方策

前述のとおり、京都北部地域の課題として“各観光資源間の交通の不便さ”及び“（京都市内と比較して）観光資源の知名度の低さ”がある。これらを解消し、京都北部地域をさらに活性化していくため、2. 代表的な制度・事例で紹介した制度を活用した方策を探る。

(1) 舞鶴港における“みなとオアシス”の設立

紹介したとおり、京都北部地域には２箇所のみなとオアシスが設立されている。しかしながら、クルーズ客船が主に寄港している舞鶴港においてはみなとオアシスの登録がなく、有する観光資源を活かしきれていないと考えられる。

舞鶴市には既に紹介した「五老スカイタワー」、「舞鶴引揚記念館」、「舞鶴赤レンガパーク」の他にも、舞鶴漁港で水揚げされた魚介類や、丹後地方の名産品を販売する観光施設「舞鶴港とれとれセンター」などの観光資源があるが、みなとオアシス制度においては複数の施設で構成するひとつのみなとオアシスとして登録が可能である。そこで、舞鶴市が有する複数の港にゆかりのある観光資源を“みなとオアシス”として登録することで、さらなる地域の活性化に繋がることが期待される。

具体的には、各種交付金、補助金等をはじめとした支援制度を活用することで、ハード面・ソフト面ともに観光資源の設備が拡充されることが期待される。それらの整備効果を積極的にＰＲしていくことで、舞鶴市が有する観光資源の知名度の向上にも繋がる。

また、“Ｓｅａ級グルメ全国大会”といった集客力の高いイベントを開催することができるようになり、観光客の集客効果にも期待ができる。

舞鶴港におけるみなとオアシスについては現在進行形で設立に向けた動きがあり、舞鶴港湾事務所としても港湾管理者である京都府、所在市である舞鶴市と連携を図りながら、設立に向けた支援を行っている。

(2) 日本海にぎわい・交流海道ネットワークを活用した連携強化

京都北部地域における観光資源は、複数の市町に点在していることから、“各観光資源間の交通の不便さ”を解消するためには、各市町の連携強化が必要不可欠である。そこで、「日本海にぎわい・交流海道ネットワーク」を活用することによる日本海側の市町の連携強化が効果的であると考える。

現在、京都北部地域においては舞鶴港が所在する舞鶴市のみが会員となっているが、ここに日本海に接する宮津市、伊根町、京丹後市なども参画することで、さらなる日本海側の市町の連携効果が期待される。

全国の日本海沿岸地域に分布する市町と交流・連携を図ることや、日本海側でのにぎわい創出の事例等の意見交換が可能となることに加え、同じネットワークに参画することで京都北部地域における日本海側ネットワークを分会的な位置づけで形成することにより、京都北部地域が連携を取りながらイベント等を実施することが可能となる。

各観光資源間でイベント等を実施するにあたっては、“交通の不便さ”を解消することが不可欠になってくるが、このような連携の場を持つことにより、各市町が協力しながら解消に向けた取り組みが行われることが期待できる。

(3) ハード・ソフト面の整備による更なるクルーズ客船誘致

クルーズ客船の寄港は、一度に多くの観光客が訪れ、グルメ、ショッピングなど地域での消費が生まれるとともに、外国人観光客との交流が進展するなど、地方創生に大きく寄与することとなることから、みなとを中心としたにぎわい創出に大きく貢献されることが期待できる。

舞鶴港においてはクルーズ客船の寄港が急増しているところであるが、主にクルーズ客船が係留される舞鶴港第２ふ頭地区の岸壁は老朽化が深刻となっており、今後のクルーズ客船の受け入れにあたっては、ハード面の整備も重要となってくる。

舞鶴港湾事務所においては、この老朽化が著しい第２ふ頭地区の岸壁について、予防保全計画に基づき老朽化対策を実施しており、今後のクルーズ客船の受け入れにあたっての基盤整備ともなるものである。

一方、京都府においても移動式の通路の設置や、既存の倉庫を旅客施設へ転換を図るなどクルーズ船受け入れ環境向上の整備を進めている。

また、主にコンテナふ頭として使用されている舞鶴国際ふ頭についても機能強化事業を行っており、２０１８年３月に完成したところである。機能強化事業の完成により、コンテナ船とバルク船（ばら積み貨物船）の同時

荷役が可能となるほか、第２ふ頭では受け入れが難しい１３万トン以上の大型クルーズ客船の受け入れが可能となり、更なるクルーズ客船の受け入れに繋がることが期待される。

これらのハード面の整備だけでなく、クルーズ客船寄港時の歓迎イベントの開催などのおもてなしの拡充などのソフト面についても併せて整備することにより、より多くのクルーズ客船の誘致に繋がることが期待できる。

５．まとめ

みなとを中心としたにぎわい創出の活用や、クルーズ客船の更なる誘致により、京都北部地域の活性化に向けた課題が解決されていくことで、更なる活性化に繋げることができる。

「みなと」は観光拠点として活用できるうえに、本来の役割として物流・産業・人流の拠点になるものであることから、にぎわい創出により活性化した「みなと」を活用してもらうことにより、相対的な人口減少の回復、地域経済の発展につながり、更なる活性化への波及効果が期待できると考える。