

クルーズ船寄港による地域活性化を目指す 「みなとオアシスごぼう」プロジェクトについて

岩原 克仁¹

¹近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 企画調整課 (〒640-8404和歌山県和歌山市湊葉種畑の坪1334)

和歌山県御坊市と美浜町にまたがる日高港では、現在、大型クルーズ船寄港のための施設整備が進められている。「みなとオアシスごぼう」は、クルーズ船寄港時の賑わいや観光拠点としての役割が期待されており、地元自治体と多くの地域関係者のもと開設され、地元主導により地域活性化に向けた取り組みが進められている。

本稿では、港湾のインフラ整備による効果を、クルーズ船寄港による受入拠点として地域に波及させ、「みなと」を核とした観光振興や地域経済活性化につなげるための先進的な取り組みとして進められている「みなとオアシスごぼう」プロジェクトについて報告する。

キーワード 地域活性化, クルーズ船, みなとオアシス, 御坊市, 日高港

1. 緒論

「みなとオアシス」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、2003年（平成15年度）に創設された制度である。この制度は、賑わいや交流促進に資する旅客ターミナルや緑地などの施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が認定し、住民参加による賑わいの創出や、地域活性化の取り組みを支援するもので、2018年（平成30年）3月現在、全国に107箇所が登録されている。

今回報告する「みなとオアシスごぼう」は、2017年11月19日に開設された和歌山県紀中地域では初となる「みなとオアシス」である。同オアシスが位置する日高港では、クルーズ船寄港時における観光案内や賑わい拠点としての役割が期待されており、現在、大型クルーズ船寄港のための施設整備とともに地元主導による地域活性化に向けた取り組みが進められている。

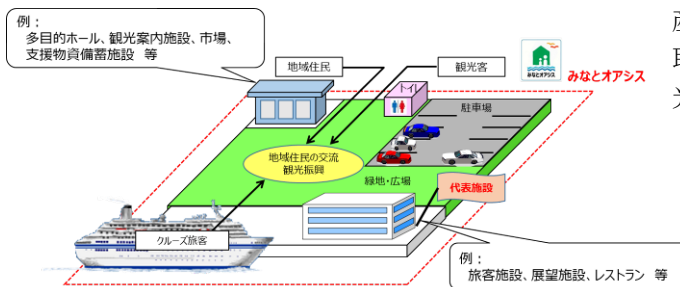


図-1 みなとオアシスのイメージ

2. 日高港背後圏が抱える課題への対応に向けて

「みなとオアシスごぼう」プロジェクトが開始された経緯は、日高港背後圏である和歌山県紀中地域の人口減少に起因する地域活力の減退に対し、既存インフラである日高港を活かした地域活性化に向けた取り組みとして、和歌山港湾事務所と御坊市を始めとする関連自治体との協働事業として2016年から開始されたものである。

日高港の背後圏にあたる御坊市の人口は、1955年の31,683人をピークに2015年には24,803人まで減少している。人口減少の進行は、地域経済の規模縮小や担い手不足を招くだけでなく、地域コミュニティの衰退など日常生活にも大きな影響を与えることが懸念されるため、早急な対策が求められている。

このような背景の中、地域の既存インフラである日高港を活用して、地域の経済・生活を支える物流拠点としての本来の役割に加えて、クルーズ船の寄港回数の増加を図り、地域における交流人口を増やすことで地元観光産業を活性化させ、一層の地域の賑わいへ繋げるための取り組みを、紀中地域の地元自治体からなる日高広域観光振興協会と連携し進めてきた。

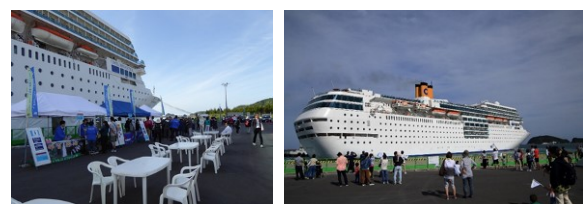


図-2 クルーズ船寄港時の様子

3. 日高港におけるクルーズ船寄港促進に向けたハード面での課題とその対応

これまで、日高港へのクルーズ船の寄港実績はあったものの、いずれも比較的小型の2万トンクラスであり、寄港頻度も少なかったため、地域における観光産業へのインパクトは限定的であった。

そのため、港湾管理者である和歌山県とも調整を図り誘致の対象船舶を日本船籍最大となる「飛鳥Ⅱ」（5万トンクラス）と設定した。

しかし、同クラスの大型クルーズ船受入には、以下に示すハード面からの課題があった。

(1) ハード（施設面）での課題

飛鳥Ⅱは、水深-10mで入港が可能であるが、日高港における最大の岸壁（-12m）においても施設延長が240mであり、船長241mの飛鳥Ⅱに対して延長が不足し、係船が不可能なため、係船機能の強化が必要であった。

(2) ハード（施設面）での対応

日高港の既存岸壁の係船能力を強化するため、和歌山港湾事務所が進めている日高港国際物流ターミナル整備事業の一環として、同岸壁の先端から約20m沖に係留ドルフィンを新たに設置するものとし、2018年9月中旬頃の概成を目指し、現在、鋭意整備を進めている。

なお、同係留ドルフィンは大型クルーズ船の他、大型のバルク貨物船の係船にも利用可能となる。

前述の施設整備と併行して、国土交通省と和歌山県との官民連携事業として、大型クルーズ船入港を想定した操船シミュレーションを実施し、神戸大学海事科学部の協力のもと3Dシミュレータで調査、確認を行い、安全に入港できる事を確認した。



図-3 日本船籍最大「飛鳥Ⅱ」

4. 日高港におけるクルーズ船寄港促進に向けたソフト面での課題とその対応

和歌山港湾事務所では地元自治体と協働し、飛鳥Ⅱ等の大型クルーズ船の日高港寄港を前提とした、ソフト面からの課題抽出を行うための調査を実施した。

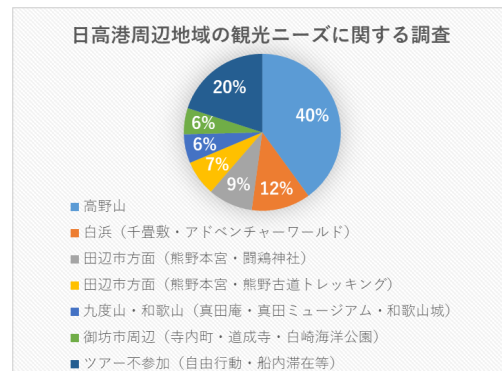
具体的には、2016年9月の「にっぽん丸」（2万トンクラス）が日高港に寄港した際に、乗客を対象としたアンケート調査を実施し、その調査結果から、日高港におけるクルーズ船寄港による地域への波及効果に関する、大きな課題を認識することができた。

(1) ソフト面での課題「日高港のクルーズ旅客の大半が別地域で観光消費している実態が浮き彫りに」

図-4は、日高港で下船したクルーズ乗船客がバス・鉄路等の二次交通を利用して実際に訪れた観光地を整理したものである。

調査の結果、高野山や白浜といった比較的遠方への観光地の比率が高く、日高港直背後の御坊市周辺の観光地を訪れたクルーズ乗船客は全体の1割程に留まる結果となった。

以上の結果は、日高港で下船したクルーズ乗船客の大半が別地域で観光消費している実態を示すものであり、御坊市など日高港の直背後が十分な恩恵を受けているとはいえない結果となり、解決すべき大きな課題が浮き彫りとなった。



調査対象	・にっぽん丸乗船客(約370名)
調査日・場所	・調査日：平成28年9月22日(祝日) ・調査場所：日高港塩屋地区
調査方法	・ツアーバス車内での調査票配布(自由行動者は調査員が関取)
質問内容	1 ツアー先の観光地の満足度 2 ツアー所要時間の評価 3 日高港背後地の観光で楽しみにしていたもの・満足したもの 4 観光中に不便を感じたこと 5 土産品の購入状況 6 楽しみにしていた寄港地(日高港、小豆島、広島) 7 日高地域の観光資源に対する興味・関心 8 回答者属性(年齢、居住地、同行者、クルーズ乗船頻度)
回収結果	276票(ツアー参加者：266票、自由行動者：10票)

図-4 日高港周辺地域の観光ニーズに関する調査

(2) ソフト面での対応「日高港背後地の観光地の魅力・課題を整理」

前述の課題への対応として、日高港背後地の観光地の魅力を再発掘する事を目的に、和歌山港湾事務所では地元市町と協働し、2017年2月18日に、日高港直背後の観光地を巡るモニターツアーを開催し、参加者に観光ニーズに関するアンケートを実施した。



図-5 モニターツアーの様子

モニターツアーでのアンケート結果を総括し、日高港背後地の主な観光地の魅力と課題等について以下に整理する。

- a) 道成寺については評価が高く、また、この試みを契機に、寺側でクルーズ向けの特別な参拝メニューを用意頂くなど協力体制も整えられた。
- b) スターチスなどの花き生産で全国一を誇る御坊市において「花摘み」等の体験型メニューを試みたところ評価が高く、地元の特産品を活かした観光メニューの開発を行う事ができた。
- c) 御坊市の代表的な観光地である寺内町などは優れた観光資産でありながら、従前のアンケート結果からは認知度が低いため、適切な周知活動が必要である事が伺えた。

クルーズ船の寄港誘致に向けては、背後地の観光資源を的確に組み合わせ、船社等にPRしていく必要がある。

日高港におけるソフト対策の方向性としては、日高港直背後における優れた観光資産をクルーズ船社や乗船客に適切にPRしていくためのコンテンツの作成と、さらには観光客の誘導と滞留を促進させるための観光案内機能の確保が求められる事が伺えた。

(3) ソフト面での対応「日高港背後地にクルーズ旅客を誘導・滞留させるための仕掛けづくり(1)」

以上の調査結果を反映し、日高港におけるクルーズ船誘致の際に、船社側へのPR資料として、日高港周辺の観光資源を紹介するリーフレット(図-6)を作成した。



図-6 リーフレット(案)



図-7 御坊市長が誘致活動を行なっている様子¹⁾



図-8 みなとオアシスごぼう登録時の様子²⁾



図-9 みなとオアシスの対象エリアと登録施設

(4) ソフト面での対応「日高港背後にクルーズ旅客を誘導・滞留させるための仕掛けづくり(2)」

さらに、日高港背後の観光資産を紹介するリーフレット作成と併行し、クルーズ旅客が降り立った埠頭において、地域観光資産へ誘導させ・滞留観光を促進させるための観光・交流案内を行う機能として「みなとオアシス」の設置を図ることを決定した。

- a) みなとオアシスごぼうの対象エリアと登録施設は、日高港内に立地する賑わい拠点である港湾緑地「Sioトープ」、 「E Eパーク」ならびにクルーズ船が寄港する岸壁(-12m)等から構成されている。
- b) 管理運営体制は、関西電力が運営していた「E Eパーク」を2018年3月に、御坊市が譲り受け、みなとオアシスの基幹施設としての運営が始まっており、クルーズ船寄港時には乗船客に対して観光案内所として機能し、観光客の日高港背後の観光資産への誘導や滞留促進の効果が期待されている。

5. 今後の課題および展望

(1) 課題

クルーズ船寄港による「地域活性化」あるいは「賑わい向上」といった定性的な効果はある程度把握できているが、実際にどの程度、地域に経済的な効果をもたらしているのかといった定量的な把握ができていないのが現状である。今後は、定量的な把握を行い、金額ベースで示すことが必要であり、クルーズ船寄港の経済効果についての計測に向けた、情報収集と分析、事例の積み重ねが重要である。その一方で、地域としてどのように対応し、住民の意識がどのように変わっていくのかという金額では表せないデータの中に、真の価値が含まれている可能性もあり、地域への効果に関する時系列的なデータの蓄積と分析も必要である。加えて、将来予測も重要である。そのためには、様々な仮定が必要となる。特にクルーズ船寄港による効果は、クルーズ船の寄港回数に依存するものであり、将来予測が難しい。近年、各港で経済効果を測定する試みがなされているものの、的確な予測のためには、これまでの事例やデータを積み重ねる以外にはない。クルーズは定着すれば安定性が高いものの、創成期にはリスクも大きい。効果測定の試みを蓄積し、的確で説得力のある説明をするための準備が必要である。

(2) 展望

大阪大学大学院の赤井伸郎教授は、クルーズ船受け入れの段階には「創成期の港」、「成長期の港」、「成熟期の港」の3段階があると定義されている。日高港は「創成期の港」にあたると思われる。「創成期の港」にとってクルーズ船の寄港は、地域の魅力を国内外にアピールする機会となり、効果は非常に大きい。また、地域の方々にとって社会インフラとしての港湾の意義をより深く認識していただくチャンスとなる。

また、2020年の東京オリンピック開催に向けて、世界中からの外航クルーズ船の寄港が増加することが予想され、東京・横浜港への寄港にとどまらず、日本全国津々浦々にも足を延ばすことは明らかである。つまり、地方におけるクルーズ船受入の取り組みは、東京オリンピックでのインバウンド効果を地方に波及させる役割を担っており、特に東京から大阪に至るゴールデンルートから外れてい

る和歌山県紀中地域としてはクルーズ対応は特に重要な観光施策である。

謝辞：本稿の執筆にあたり、和歌山港湾事務所各位にはご指導、ご協力をいただきました。皆様には深く感謝申し上げます。

参考文献

2016年(平成28年)「日高港の利用振興に向けた検討調査」平成29年3月 国土交通省近畿地方整備局和歌山港湾事務所 株式会社ニュージェック

- 1)2018年(平成30年)1月27日 紀州新聞記事 抜粋
- 2)2017年(平成29年)11月5日 日高新報記事 抜粋