

【指定テーマ1 海運・物流と地方創生】

《研究ノート》

愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路を活用した地域振興 —大分県臼杵市の事例を中心に—

行 平 真 也

(大島商船高等専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路
3. 愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会と交流事業
4. フェリー航路利用者の観光行動：
港がある自治体が素通りされている現実
5. 大分県臼杵市におけるフェリー利用者誘客のための社会実験の試み
6. おわりに

1. はじめに

国内旅客船航路においては、モータリゼーションの進展、離島をはじめとする人口減少等により、利用者の減少に歯止めがかからない状況にあり、航路維持・存続が厳しい状況にある¹⁾。フェリー航路を維持するためには、何よりフェリー航路利用者を増やすことが必要であり、フェリー航路で結ばれる地方自治体間における「ひと」と「もの」の流れをつくるのが肝要である。

フェリーが就航する港を有する地方自治体、またはその周辺の地方自治体にとって、その航路と港は地域振興の核として、特に交流人口の拡大を図るために極めて重要であり、その地域の振興とフェリー航路の利用振興は切っても切れない関係にある。

さて、今まで行われてきたフェリーを対象とした研究は物流に関するものが中心であり、フェリーと地域振興に関わる研究はほとんどみられない。フェリーが就航する地域ごとの特性など、地域により様々な違いがあることから、フェリーと地域振興について普遍的に論述することは難しいが、人口減少や少子高齢化など地方自治体が抱える問題の多くは共通しており、その関わりについて地域ごとに整理することは非常に重要であると考えられる。

そこで本研究では周辺自治体の連携により、先駆的な取り組みを行っている愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路に注目し、地方自治体による取り組みを紹介するとともに、その自治体の一つである大分県臼杵市の事例を中心にフェリー航路を活用した地域振興について考察する。

¹⁾ 国土交通省海事局内航課「日本の魅力を活かした船旅の活性化について（2016年2月2日）」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001119262.pdf> (2018年7月20日確認))

2. 愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路

愛媛県と大分県は豊後水道を横断するフェリー航路として3航路がある。1航路目は佐多岬の先端の伊方町の三崎港と大分市の佐賀関を結ぶ三崎⇄佐賀関航路である。国道九四フェリー株式会社が「遊なぎ（998トン）」、「速なみ（995トン）」、「遥かぜ（697トン）」の3隻体制で運航している。四国と九州を結ぶ最短距離の航路であり、距離31kmを1日16往復、1時間10分で結んでいる。

2航路目は八幡浜市の八幡浜港と別府市の別府港を結ぶ八幡浜⇄別府航路である。宇和島運輸株式会社が「あかつき丸（2,538トン）」、「えひめ（2,486トン）」の2隻体制で運航している。距離89kmを1日6往復、2時間50分で結んでいる。

3航路目は八幡浜市の八幡浜港と臼杵市の臼杵港を結ぶ八幡浜⇄臼杵航路である。宇和島運輸株式会社と九四オレンジフェリー株式会社の2社が運航しており、宇和島運輸株式会社は「あけぼの丸（2,694トン）」、「おおいた（2,446トン）」の2隻、九四オレンジフェリー株式会社は「おれんじ四国（2,918トン）」、「おれんじ九州（2,924トン）」の2隻の2社合わせて4隻体制により、距離67kmを1日14往復（各社7往復）、2時間25分で結んでいる²⁾。

各航路の利用者数についてであるが、公表されている統計資料として、愛媛県への交通機関別入込客数がある³⁾。あくまでも愛媛県への入込客数であり、フェリー航路全体の利用

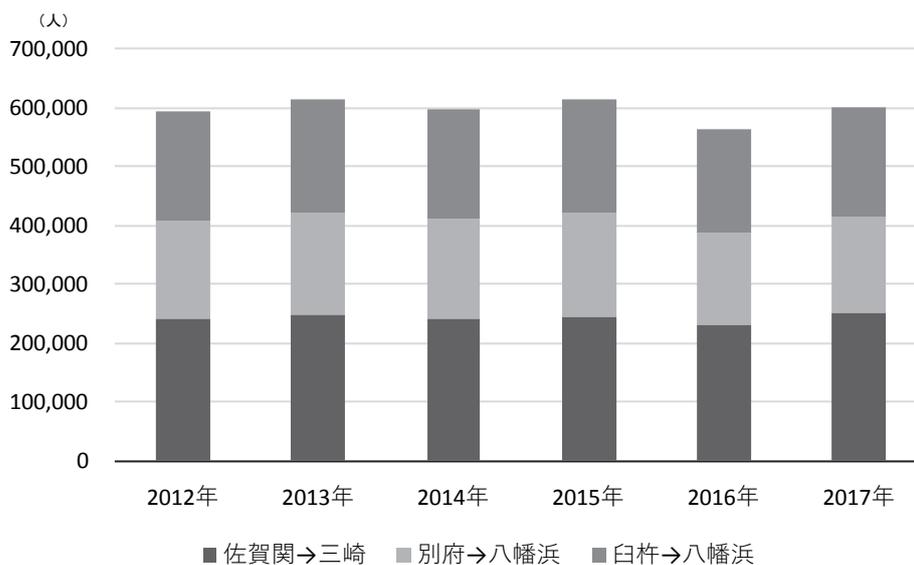


図1 各航路における愛媛県への入込客数（愛媛県資料より著者作成⁴⁾）

²⁾ フェリー航路の紹介の書き方については、池田良穂「新訂 内航客船とカーフェリー」2008年、成山堂書店を参考とした。本3航路は短距離カーフェリーの中でも海峡フェリーとして位置づけられ紹介されている。

³⁾ 各航路の合計利用者数について、関係自治体は内部資料として把握しているが、統計資料として公開されていない。

⁴⁾ 愛媛県「平成29年観光客数とその消費額」

(<https://www.pref.ehime.jp/h30200/3859/h30kankoukyakusu1.html> (2018年7月20日確認)) など愛媛県により公開されている統計資料を基に作成した。

者数ではないが一定の参考になるデータであることから図1に示した。

愛媛県への入込客数のみについてであるが、この6年間の利用者数は横ばいで推移しており、「はじめに」で示した国内旅客船航路の現状の中では健闘している航路であると言える。

3. 愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会と交流事業

2016年4月24日の東九州自動車道の全線開通、2016年開催のえひめいやしの南予博、2017年開催のえひめ国体えひめ大会、2018年開催の国民文化祭・おおいた2018、全国障害者芸術・文化祭おおいた大会など両県で行われる様々な大きなイベントなどにより四国・九州間の人の流れが加速することが予想される中、八幡浜市、大洲市、西予市、内子町、伊方町から成る愛媛西伊予地域と対岸にある大分市、臼杵市、津久見市、由布市から成る大分中部地域間において、一体的な事業展開を図るため、愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会（以下、協議会）が2016年6月1日に設立され、フェリーを活用した連携による両地域の活性化を進めている。このように関係自治体を挙げてフェリー航路を活かした地域振興を図る例は全国的にも珍しい取り組みである。協議会には航路を運営するフェリー会社3社も協力員として参加している。

協議会の事業は、①地域づくりと広域交流方策の検討事業、②相互交流事業、③魅力向上事業の3本の大きな柱により進められている。事業期間は2016年度から2018年度までの3年間であり、現在までに取り組まれた2016年度⁵⁾、2017年度の事業内容について紹介する。これらにより、関係自治体を挙げ、両地域の魅力向上を図り、交流促進を図っているが、何より、総会や年2回の合同会議、各事業の実施時において、対岸の関係自治体の職員が顔を突き合わせ、意見交換や交流する場が出来たことに非常に大きな意義があると思われる。

3. 1 地域づくりと広域交流方策の検討事業

両地域のポテンシャルを活かした観光需要の増加に向けた地域づくりを推進するため、この地域を結ぶフェリー航路利用者の動態を基に交流促進の方策を検討することを目的とし、交通行動調査を協議会と行平らが実施した。2016年度には平常期を、2017年度には繁忙期の調査を行った。なお、2016年度の調査結果の一部については行平ら⁶⁾が報告しており、3航路全体において、39.4%の回答者が観光・レジャー目的、23.9%の回答者が帰省・知人訪問目的、22.1%の回答者が出張・ビジネス目的で利用していることを明らかにし、航路ごとでは特に八幡浜⇄別府航路において観光・レジャーを目的とする利用が多いことを明らかにした。また、回答者の出発地と目的地を整理した結果、全体では愛媛県・大分県間の移動が32.3%を占めていることを示した。

⁵⁾ 2016年度の取り組みの一部については Masaya Yukihira and Seiji Yoneda. "Mutual Exchange Partnerships by Ferry Routes: A Case Study of Ehime and Oita Prefectures, Japan." Proceedings of Asia Navigation Conference 2017 において報告している。

⁶⁾ 行平真也・高間雄斗・村田龍・米田誠司「愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路利用者の交通行動分析」日本航海学会論文集第137巻、81頁～89頁、2017年

3. 2 相互交流事業

(1) 相互交流の推進

両地域内の民間の団体が、対岸で開催されるイベント等への参加、交流、出店などを行い、交流人口の拡大に資する地域内プロモーションの促進を支援している。2016年度は出店団体17団体（愛媛県側：八幡浜ちゃんぽん推進協議会など9団体、大分県側：津久見市観光協会など8団体）がそれぞれ12のイベント（愛媛県5イベント、大分県7イベント）に参加し相互交流を行った（写真1）。

また、2017年度も同様に出品団体10団体（愛媛県側：西予市観光協会など5団体、大分県側：大分市観光協会など5団体）がそれぞれ10のイベント（愛媛県5イベント、大分県5イベント）に参加した。



写真1 愛媛県で開催されたイベントに出店した大分県大分市のブース
（提供：愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会）

(2) フェリー活用イベント

「近くて近い」存在を目指した交流の促進及び地域の魅力のPRのため、類似団体のマッチングイベントを実施している。2016年度は婚活イベントを3回実施し、113人の男女が参加し19カップルのマッチングをすることが出来た。うち海峡を越えたマッチングは12カップルであり、愛媛県と大分県の両県をまたぐ交流が図られた。

2017年度はこれからを担う子どもたちを対象に「友情の船」として3コース計48名が参加するイベントを実施した。これらは地元の新聞などで取り上げられ、フェリーで「ひと」を結ぶ取り組みとして注目を集めている。

(3) 相互での情報発信

SNS⁷⁾ やホームページ⁸⁾ を活用して、協議会の活動やイベントの情報の発信を行っている。また、各活動やイベントについては両地域の報道機関に情報提供を実施している。

⁷⁾ Facebook： <https://www.facebook.com/hoyofureai/>（2018年7月20日確認）

⁸⁾ ホームページ： <https://www.hoyofureai.com/>（2018年7月20日確認）

3. 3 魅力向上事業

2016年度は両地域を自転車等につなぐ新たな交流スタイルを提案し、両地域の魅力向上を図るための施策の展開が推進され、専門家によるサイクリングコースの調査や現地試走会が実施された。2017年度は愛媛県側、大分県側の試走会を実施するとともに、サイクリングコースマップやサイクリングコースの魅力を紹介する動画⁹⁾の作成を行い、誘客を図っている。

4. フェリー航路利用者の観光行動：港がある自治体が素通りされている現実

協議会の目的として、特に広域観光連携の推進が掲げられていることから、フェリー航路利用者の観光行動の分析を協議会から求められた。そのため、行平らは2016年度に実施した交通行動調査の結果から、観光・レジャー目的で利用した650名の回答を分析対象として、どこに観光しているのかを中心に、その観光行動について分析した。その一部については日本航海学会講演会において報告している¹⁰⁾。

その結果、愛媛県では道後温泉を有する松山市、大分県では別府温泉を有する別府市など「いわゆる大きな観光地を観光先とする回答者が多かったが、その近隣の自治体にまでは観光行動が移されていないこと」を示した(図2)。この結論を端的に述べれば、フェリーが就航している港を有している自治体がフェリー航路利用者の観光先となっておらず、素通りされているということである。

より詳しく見てみるために、港が位置する自治体別に回答者数を整理したものを表1に示す。総回答者数は650名中606名であった。観光(予定)先は複数回答が可能であり、回答者ごとの回答件数は1自治体(356名)から最大6自治体(10名)であった。フェリーの利用に際し、行き帰りのどちらにおいても港周辺を観光する事例が想定されることから、四国側からもしくは九州側、どちらかを出発地としたかについては特段考慮していない。

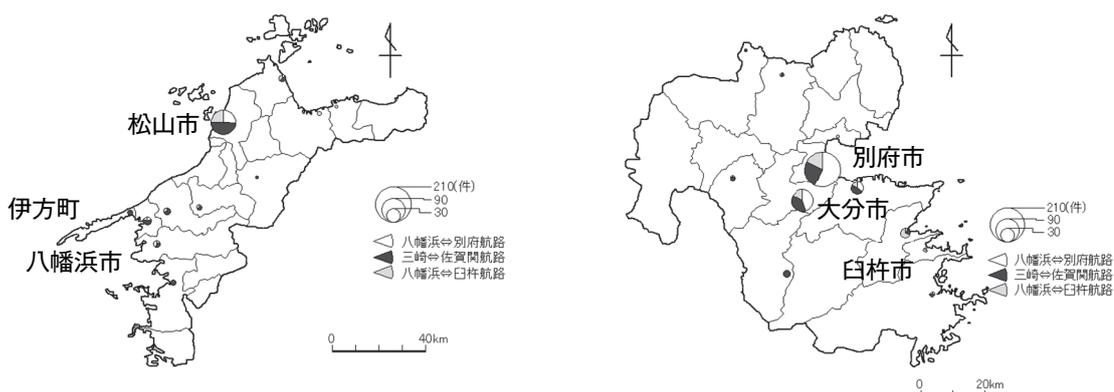


図2 フェリー航路利用者(観光・レジャー目的)における愛媛県と大分県の観光(予定)先(出典:行平ら¹⁰⁾)

⁹⁾ 例として、<https://www.youtube.com/watch?v=VvflRilxXzM> (2018年7月20日確認)がある。

¹⁰⁾ 行平真也・高間雄斗・村田龍・米田誠司「愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路利用者の観光行動」日本航海学会講演予稿集 Vol.5 (2017) No.2、141頁～144頁、2017年

表1 フェリーが就航する港を有する自治体別のフェリー航路利用者
(観光・レジャー目的)の観光(予定)先(調査結果より著者作成)

| 航路 (総回答者数) | | 三崎⇄佐賀関 (247) | 八幡浜⇄別府 (213) | 八幡浜⇄臼杵 (146) | 計 (606) |
|---------------|------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| 愛媛県 | 伊方町(三崎港) | 4 | 0 | 0 | 4 |
| | 八幡浜市(八幡浜港) | 6 | 2 | 2 | 10 |
| 大分県 | 別府市(別府港) | 57 | 126 | 39 | 222 |
| | 大分市(佐賀関港) | 14 | 10 | 5 | 29 |
| | 臼杵市(臼杵港) | 4 | 1 | 11 | 16 |

(就航している自治体のみを抜粋したもの)

愛媛県側ではフェリーが就航する2つの自治体である伊方町と八幡浜市を観光(予定)先とする回答は少なかった。また、大分県側では前述のとおり、別府市を観光(予定)先とする回答者は多かったものの、大分市と臼杵市において少ない結果となった。

この結果はフェリーが就航する港を有する自治体にとって、またその周辺自治体にとっても厳しい現実を突きつけることとなった。

5. 大分県臼杵市におけるフェリー利用者誘客のための社会実験の試み

5.1 大分県臼杵市について

八幡浜⇄臼杵航路が就航する臼杵港を有する大分県臼杵市は九州の東岸で大分県の南東部に位置している(図2)。キリシタン大名として知られる大友宗麟が築城した臼杵城の城下町として栄えた町で、現在でも市内中心部の街中を歩けば、二王座歴史の道や八町大路商店街など城下町の風情を感じることが出来る街並みとなっている。産業としては、江戸時代末期から発展した醤油・味噌の醸造業が有名である。

臼杵市の人口は38,748人(2015年国勢調査)と大分県の中では比較的小規模な自治体であり、少子高齢化による影響はもちろんのこと、進学や就職などで他市への人口の流出により人口減少が進んでいる。国立社会保障・人口問題研究所における日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)¹¹⁾によれば、図3のとおり、極めて深刻な人口減少となることが推計されている。

政府は2014年11月に「まち・ひと・しごと創生法」を成立させ、地方創生のために本格的に地方の人口減少問題に取り組むよう舵取りを行った。臼杵市においても、この人口減少問題に対応するために、2014年12月に「臼杵市まち・ひと・しごと創生本部」を設置した。創生本部により「臼杵市版まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」が作成され、臼杵市の人口の現状と将来の姿を示した。この長期ビジョンに掲げた目指すまちの姿やまちづくりにおける理念を明確にするとともに、中期的な施策群の基本的方向、具体的な施

¹¹⁾ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」
<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/t-page.asp> (2018年7月20日確認)

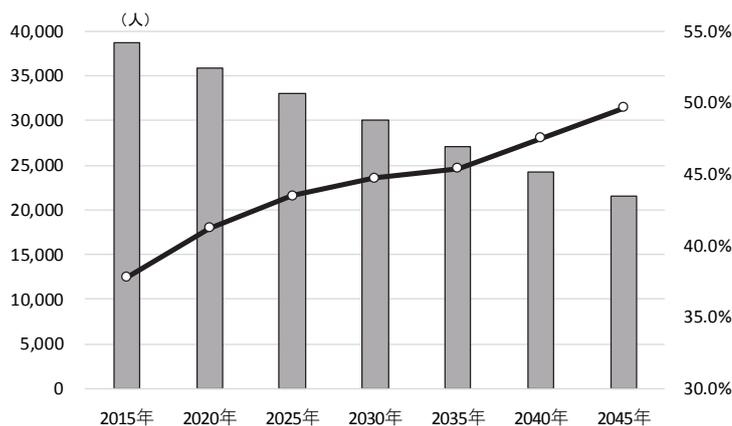


図3 臼杵市の将来推計人口（2015年は実数）と高齢化率（65歳以上）
 （国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」
 より著者作成）

策をまとめたものが「臼杵市まち・ひと・しごと創生総合戦略」であり、2015年8月に策定された¹²⁾。

その総合戦略の1つとして、「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」ための取り組みとして、「臼杵市はフェリーでの九州の東の玄関口となっており、対岸の愛媛県及び八幡浜市との連携も地域活性化の重要な鍵となる。」とフェリーの意義について述べられており、「地域と地域を連携し、臼杵に人が集まる取り組み」が施策として掲げられている。この取り組みの業績評価指標（KPI）の1つとして「四国からの観光客数」が挙げられている。臼杵市としてフェリー航路を利用した観光振興を行うことは、まさに地方創生の時代における臼杵市の生き残りをかけた施策と言えるものである。人口減少が進行するにあたり、地域経済が縮小するのは目に見えており、フェリーを活かした交流人口の増加を図ることは急務である。

5.2 大分県臼杵市における観光について

さて、臼杵市における観光の現状について整理する。観光地としては、国宝臼杵石仏（写真2）が特に有名であり、臼杵市における観光の核となっている。しかし、近年来訪者数が減少しており、2016年度は2016年4月に発生した熊本・大分地震による観光客の減少の影響もあり、113,062人と過去最低となっている。

臼杵市における観光客総数については



写真2 臼杵石仏
 （提供：臼杵市観光情報協会）

¹²⁾ 臼杵市「臼杵市まち・ひと・しごと創生総合戦略」
<http://www.city.usuki.oita.jp/docs/2016012100018/>（2018年7月20日確認）

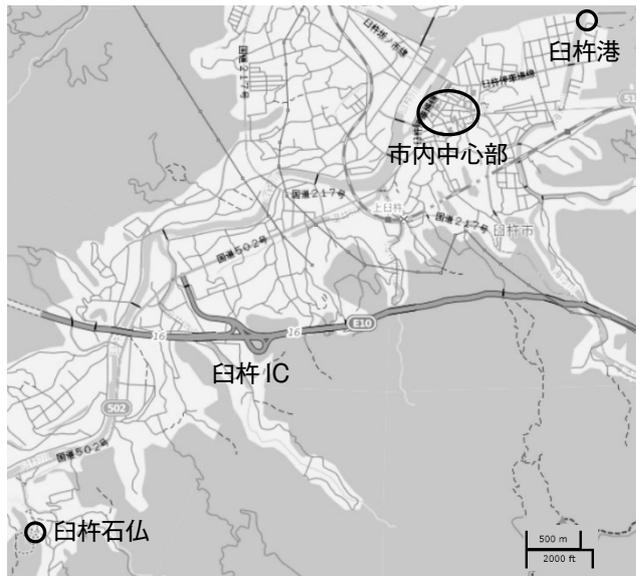


図4 白杵市中心部の地図 (OpenStreetMap¹³⁾ より作成)

算出されていないが、「来訪者観光動態調査」からの推計によれば、2016年度は18万人程度であることが示されている¹⁴⁾。

白杵市の観光における問題点として、観光の核である白杵石仏が高速道路インターチェンジ(白杵IC)から車で5分程度と近いこともあり、観光客がインターチェンジから直接、白杵石仏を訪れることから、その観光客が市内中心部に訪れていないことが挙げられている¹⁵⁾。市内中心部も稲葉家下屋敷や二王座歴史の道、八町大路商店街など魅力的な観光資源があるが、白杵石仏から車で15分程度かかるため、白杵市内を回遊するような流れがあまり多くないのが現状である(図4)。

そのため、市内中心部における活性化を考えた場合、中心部から近い白杵港が、人の集まる場所、「コア」としての役割を果たし、地域の活性化に貢献する場所になることが期待されている¹⁶⁾。

5. 3 フェリー航路利用者を観光客として取り込むことの意義

白杵港に就航するフェリー航路については「2.愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路」で示した通りであり、白杵港と八幡浜港を結んでいる。年間の利用者数は白杵市観光情報協会によると30万人程度¹⁷⁾であり、白杵市の人口の約8倍また白杵市における推定観光客

¹³⁾ <https://openstreetmap.jp/> (2018年7月20日確認)

¹⁴⁾ 白杵石仏の来訪者数も含め、白杵市観光振興戦略会議第2次白杵市観光振興戦略より引用した。
http://www.city.usuki.oita.jp/docs/2014031200047/file_contents/usukisikankousenryaku.pdf/ (2018年7月20日確認)

¹⁵⁾ 白杵市おもてなし観光課及び白杵市観光情報協会からの聞き取りによる。

¹⁶⁾ 地域の中心近くに立地する港がコア機能を代替して、地域の活性化に貢献する場所となるという着想については、岩佐吉郎「みなとを中心にしたまちの活性化の可能性(「特集:みなとを活かした地域振興」より)」港湾, 2009年10月からである。

¹⁷⁾ 白杵市観光情報協会への聞き取り調査の結果による。

数の約 1.7 倍の交流人口を誇っている。臼杵駅の利用者数の示す乗車人数が 700 人/日¹⁸⁾であり、365 日に乗じて 26 万人程度である。鉄道の場合、通勤・通学に普段利用している臼杵市民が多いことを鑑みると、「交流人口」という観点から考えた場合、年間 30 万人程度が利用する臼杵港は臼杵市にとって極めて重要な存在であると言える。

しかし、観光行動調査の結果により、観光・レジャー目的のフェリー航路利用者の多くが臼杵市を素通りしているという実態が明らかになった。そのため、臼杵港というコアがありながら、それが臼杵市における観光に活かされていないことが示唆された。

臼杵市の地域振興・観光振興においては、臼杵港の利用者数はもとより、臼杵市を訪れた観光客数や、さらにはその観光客がどの程度の金額を臼杵市内において消費していただくかが肝要であり、フェリー航路利用者を観光客として取り込むことは極めて重要である。

5. 4 フェリー利用者誘客のための社会実験

観光・レジャーを目的とする多くのフェリー航路利用者が臼杵市を素通りしている実態が示されたことから、臼杵市への誘客を促進する施策を実施することで、観光客に臼杵市を訪れて頂くことが出来るのかを調べることを目的とした社会実験を臼杵市観光情報協会が事業主体として実施した。事業費は総額 177 万円であった。なお、その調査を著者が担当した¹⁹⁾。

(1) 社会実験の内容

八幡浜港から臼杵港に向かうフェリー航路利用者を対象とし、クーポンの配布や観光施設の料金を無料にすることでどのような効果があるのかを図る社会実験を実施した。

社会実験実施期間：2017 年 10 月 1 日～2017 年 11 月 30 日の 2 ヶ月間

上記の社会実験実施期間に先立ち、臼杵石仏において、フェリー航路利用者（社会実験内容と同様、八幡浜港から臼杵港に向かう利用者のみ）の調査を 2017 年 9 月 12 日～9 月 25 日までの 14 日間において実施した。本事業を事前に周知することにより、臼杵市への旅行をクーポン配布期間に変更することや、臼杵石仏への拝観を控えることがないように、周知については 2017 年 9 月 26 日以降に実施した。広報については、八幡浜市報をはじめ、愛媛新聞（2017 年 11 月 3 日付）、八幡浜新聞（2017 年 11 月 2 日付）、八幡浜市ケーブルテレビで行うとともに、フェリー船内、八幡浜港など八幡浜市周辺の観光施設において、ポスターを掲示した。

内容①：観光クーポン配布による中心市街地への観光客誘致（先着 1,500 名）

八幡浜港から臼杵港へのフェリーを利用した観光客に対して、臼杵市内で使うことが出来る 1,000 円の観光クーポンを配布することで、中心市街地への誘客を図った。引き換えは臼杵市中心部に位置する観光交流プラザで行った（なお、関係各所からの強い要望があ

¹⁸⁾ 九州旅客鉄道株式会社における交通・営業データ駅別乗車人数から
<https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/station.html>（2018 年 7 月 20 日確認）

¹⁹⁾ 報告に際し、臼杵市観光情報協会に同意を得ている。

ったことから、11月の土曜日・日曜日に八幡浜港でクーポンのPRを行い、現地で引き換えを行った例もある)。

内容②：主要観光地である臼杵石仏拝観料の無料化による観光客誘致

八幡浜港から臼杵港へのフェリーを利用した観光客に対して、臼杵市の主要観光地である臼杵石仏の拝観料を無料化することで誘客を図った。

なお、他の拝観者への配慮から大々的なPRを行わなかったことから、結果については本研究では割愛する。

(2) 効果把握のための調査

社会実験の効果把握を行うためにクーポン引換時に、簡単なアンケート調査を実施した。調査内容は、①性別、②乗船人数(本人を含めた)、③臼杵市に訪れるのは初めてか、④出発地と目的地、⑤何を見て本クーポンを知ったかの5項目であった。

調査項目については、引き換え時に混雑しないことや異なるスタッフが対応しても同一の対応が出来るように、オペレーションを簡易的にすることを意識し、臼杵市観光情報協会との協議により決定された。なお、同行者がいる場合は代表者のみの記入とした。

(3) 社会実験の結果

期間中1,380枚のクーポンが配布され、実際に飲食店で利用された数は1,251枚(利用率90.7%)であった。アンケート調査の結果について、432件の回答を得た。うち431件(延べ人数1,371名)を有効回答とした。

臼杵市を訪れた回数については、「初めて」とした回答が79件(18.3%)であった。

次に、利用者の居住地については、18都府県と海外(台湾)と全国に広がっていた。地方別では四国地方が59.6%(延べ人数ベースでは73.7%)、九州地方が32.5%(延べ人数ベースでは20.8%)であり、四国地方と九州地方でほとんどを占めていた。都道府県別では愛媛県が189件(延べ881名)、43.9%(延べ人数ベースでは64.3%)と最も多く、次いで大分県が54件(延べ127名)、12.5%(延べ人数ベースでは9.3%)、宮崎県46件(延べ91名)、10.7%(延べ人数ベースでは6.6%)であった。

どうやってキャンペーンを知ったかについては、「港」や「船内」が特に多かったことから旅行途中に知った利用者が多かったと考えられる(表2)。そのため、ポスターなどのPRにより臼杵市への集客に繋がったことが示唆された。

社会実験期間中に八幡浜港から臼杵港間の航路を利用したのは2社合わせて29,331人であり、利用者に占めるクーポンを引き換えた割合(クーポン引換率)は4.7%、利用者

表2 どうやってキャンペーンを知ったか(複数回答可)

| 項目 | 回答数 | 件数に占める割合 |
|--------|-----|----------|
| 港 | 258 | 59.9% |
| 船内 | 117 | 27.1% |
| ホームページ | 13 | 3.0% |
| 市報 | 12 | 2.8% |
| 石仏 | 4 | 0.9% |
| その他 | 45 | 10.4% |
| NA | 3 | 0.7% |

(件数に占める割合は回答数を有効回答数除したもの)

全体におけるクーポン利用率は4.3%であった。しかし、10月については旅行控えを避けるためにPRを実施したのが9月26日以降であったことから、周知が不足しており、配布数が138枚と少なかった。

11月はPR活動に加え、臼杵市観光情報協会の職員による八幡浜港でのPRと引き換えを臨時で実施したことから、配布数は1,233枚²⁰⁾となり、11月のクーポン引換率は8.2%（11月の乗降者数14,963人）となった。

今回、四国地方と九州地方からの引き換えが多かったことから、2016年度に実施された交通行動調査の結果を四国・九州地方を出発地とする利用者で整理すると、八幡浜⇄臼杵航路における回答件数は494件（延べ人数1,041人）であり、うち臼杵市を目的地とした回答者は13件（延べ人数18人）、臼杵市を観光（予定）先とした回答者は7件（延べ人数26人、うち目的地と3人重複）であることから、臼杵市に立ち寄った回答者は少なく見積もって41人であり、その割合は3.9%である。同一の比較は困難であるが、11月のクーポン引換率はその倍以上であった。また、調査回答者の2割程度が初めて臼杵市を訪れたお客様であったことから、クーポンを配布することにより、一定の効果があったと思われる。なお、10月と11月で引換率の大きな差異があったことから、PRの手法をさらに工夫することで、今回の引換率を超える集客が可能であると考えられる。

今回の結果から、効果的なPRを行うことはフェリー航路利用者の誘客に資することが示唆された。なお、本社会実験は利用者の多くが港と船内で本キャンペーンを知ったと回答していることから、その効果は既存のフェリー航路利用者を臼杵市内に誘客したことに留まっていると思われる。そのため、観光客の増加によりフェリー航路利用者の増加を図るまでには至っていない限定的なものである。「1.はじめに」で記述したとおり、フェリー航路を維持するためには、何よりフェリー航路利用者を増やすことが肝要であることから、既存のフェリー航路利用者を観光客として取り込むだけでなく、臼杵市に旅行するためにフェリーを利用しようとする新規のフェリー航路利用者を増やしていくことも重要である。そのため、臼杵市の観光地としての魅力をさらにPRすることにより、今後とも観光客を誘致していく必要がある。

今後の施策として、2018年度には臼杵市観光情報協会が主体となり、愛媛県在住者を対象とした臼杵市のモニターツアーを行い、観光地としての強みや改善点などを整理し、よりフェリー航路利用者の誘客が図れるような仕組みづくりを行う予定である。

臼杵市では2020年度に新しい臼杵港フェリーターミナルが完成予定であり、東九州の玄関口の拠点として、また臼杵市のコアとしての整備が期待されていることから、観光客を取り込みやすい港づくりを行っていく必要があると思われる。

6. おわりに

本研究では愛媛県と大分県を結ぶフェリー航路に注目し、その周辺自治体により実施されているフェリー航路を活用した地域活性化の取り組みや大分県臼杵市における事例につ

²⁰⁾ 引き換え日が記載されていないクーポンが9枚あったことから、10月と11月の配布枚数を足し合わせても総配布数の1,380枚にはならない。

いて取り上げた。少子高齢化による影響はもちろんのこと、進学や就職などで他市への人口の流出により人口減少が多くの自治体で進む中、交流人口を増やし地域経済を活性化させていくことが重要である。フェリーが就航する港を有する自治体は、その地域振興のコアとして港に注目しており、その港の周辺自治体も大きな期待を持っている。

臼杵市では、2020年度に完成予定の新しい臼杵港フェリーターミナル（以下、新臼杵港）の建設に向けて、2014年度から市民の目線での検討を開始し、2017年度からは臼杵商工会議所など数多くの民間団体の代表で構成される「新臼杵港活用推進協議会」が立ち上げられた。協議会において、新臼杵港の活用の方向性について検討がなされ、2018年5月28日に臼杵市役所に対し、提案書が提出されている。それを受け、臼杵市役所ではその市民の意見を汲み取った上で「臼杵港新埠頭の整備について」の要望書を2018年6月29日に大分県に提出している。新臼杵港への市民の期待は極めて大きく、臼杵市にとっても数十年に一度となる規模の変化であることから、賑わい創出に大きな期待が寄せられている。

そのためにも、東九州の玄関口の拠点として、また臼杵市のコアとして、観光客を取り込みやすい港づくりを行っていく必要がある。

今後、港を活かしたまちづくりを進め、賑わいを創出し、地域のコアとして港を活用していくためには、港に訪れた利用者いかに地域を訪れてもらうのが重要であり、その仕組みづくりを出来るかが今後の地方創生における鍵となると思われる。

*

本原稿を執筆している最中の2018年6月28日以降、西日本を中心に発生した集中豪雨（平成30年7月豪雨）により道路や鉄道が寸断される中、フェリー航路が「ひと」「もの」を運ぶための貴重なルートとなり、人々にその重要性を再認識させる契機となった。航路維持が厳しい時代だからこそ、交流人口を増やし、フェリー航路の利用振興を図り、維持するための取り組みは今後ますます重要である。