



〈連載(136)〉

宇野港活性化のためのシンポジウム



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

〔岡〕 山県の玉野市にある宇野港とえば、宇高連絡船という言葉をもっさきに思いつかれる人も多いかと思う。昭和63年に瀬戸大橋が開通するまでは、宇野から高松までの航路は、四国と中国を結ぶ幹線交通網であり、国鉄（JR）の鉄道連絡船や民間の旅客カーフェリーが活躍していた。瀬戸大橋の開通に伴い鉄道連絡船は廃止となり、民間の旅客カーフェリーだけが残った。宇野までの鉄道も、一ローカル線となり、本数もすっかり減少してしまっている。

このように衰退を余儀なくされていた宇野港が、21世紀に向けて「にぎわいと潤いのあるウォーターフロントの創出」を目指して、大きく羽ばたこうとしている。鉄道連絡船棧橋周辺の再開発が進み、客船バース等の整備なども計画されているのだ。

〔乙〕 の7月23日、玉野市が主催する「第7回港と地域開発シンポジウム」に招かれて、遊覧船「御座船」の船上で、「旅客船クルーズの現状とその楽しみ」というタイトルで、最近のクルーズ事情をお話するとともに、その後に行われた座談会で山根市長、

岡本岡山商科大学教授と一緒に、今後の宇野港のあり方についての意見を述べさせて頂いた。

講演では、北米のクルーズ市場は、10万総トンを超える超大型クルーズ客船の相次ぐ登場によって第3期の成長期に入っており、それが欧州、アジアにも飛び火しつつあることを説明し、日本にもこの3月からシンガポール等をベースに急成長するスタークルーズが本格的に進出したことにより、一般大衆層がクルーズを楽しむようになりつつあり、日本で既に確立されつつある比較的高級クルーズのマーケットとは異なる、いわゆる大衆マスマーケットがようやく成長の兆しが出てきたことなどについて解説した。

すなわち日本のクルーズマーケットには潜在的ポテンシャルが十分にあることは従来から各種の調査で明らかになっていたが、これがスタークルーズの進出により一気に花開く可能性が出てきており、今からは日本も本格的なクルーズの時代に突入するのが期待できる状況になってきた。そして、今年が本当の意味での日本のクルーズ

元年となり、運輸省が提唱している「クルーズ100万人構想」も現実味を帯びてきたように思う。

こうした現状の認識のもとに、宇野港にいかにかクルーズ客船を誘致し、ウォーターフロントを活性化させるかが、このシンポジウムのターゲットである。これまで、各地方港も客船埠頭を整備し、クルーズ客船の誘致を行ってきたが、ほとんどが年に数回寄港があればよい方で、そのうちにせっかく作った埠頭が資材置き場へと変貌していつている所も少なくない。これは、世界一周に就航するようなクルーズ客船など、現在では数少なくなったクルーズ客船の誘致をターゲットにしているため、クルーズ客船をてこにして港の復興を図るためには、寄港港から、クルーズ起点港へとコンセプトを大きく変えることが必要だ。このためには、岡山県全体のクルーズマーケットを開拓し、宇野港からクルーズに乗る乗客を増やすことが必要だ。マーケットがあれば、必ずクルーズ客船はやってくる。

宇野港は、鉄道の本数が減少はしたものの、今でも定期便は確保されている。また、今は車の時代だから、車で港までやってくれば、重いトランクを持たずにすむ。すなわち、「ドライブ&クルーズ」のシステムを完備することにすれば、クルーズ客誘致における宇野港のハンデはなくなると言ってもよい。鉄道連絡船を廃止に追い込み、鉄道の便も減らした原因である瀬戸大橋およびその周辺高速道路が、中国、四国から高速道路を利用して、乗用車でやってくるには人々にとっては極めて便利な存在となる

わけである。

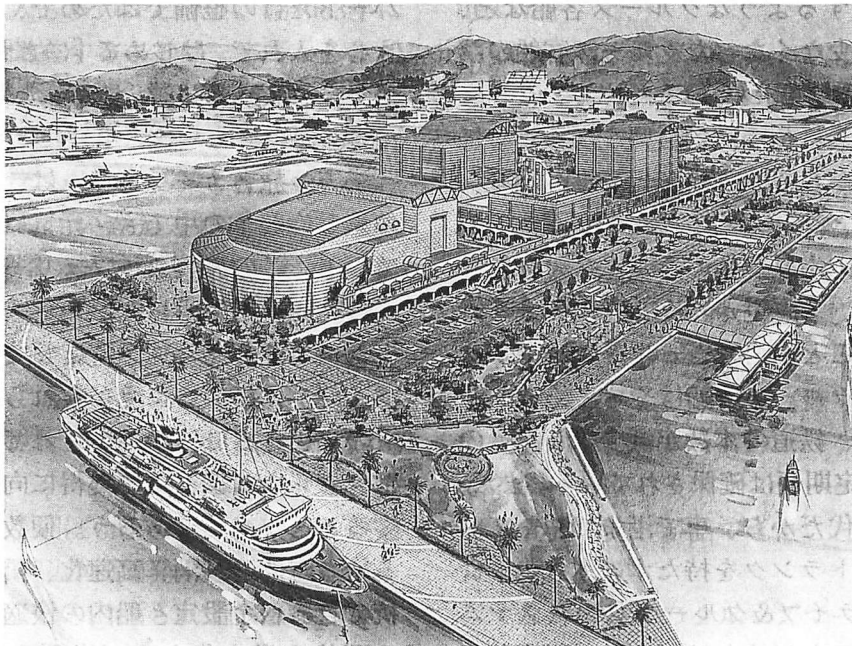
宇野港の再開発には、集客施設も計画されているようである。これからの客船ターミナルは、客船の停泊だけを目的とする単機能施設では、一部のクルーズのハブ港を除けば機能しない。市民が常に集まり、クルーズ客船が入港していれば、乗下船する人々との交流も生まれ、また市民がクルーズ客船を見てはクルーズへの憧れ、期待を育むという多機能型の施設にする必要がある。その点では、よく考えられた計画になっており、今後の開発に期待が持たれる。ハードだけの整備ではだめで、ソフトという心を入れて、はじめて「にぎわいと潤い」が生まれてくるに違いない。

一方、旅客カーフェリーは、瀬戸大橋との厳しい競争の中でも、元気に生きつづけている。この旅客カーフェリーのさらなる活性化も、宇野港にとっては重要なポイントと言える。動く休憩所としての機能がドライバーには大いに受け入れられ、グレードの高いフェリーが運航されている。今後は、さらなるシェアの獲得に向かって邁進することが必要であろう。便数の増加による待ち時間の解消、高速化、橋に十分に対抗できる料金設定、船内の快適性、霧による運休の最小化などが当面の問題となろう。最新鋭の航海機器が揃う現代にあっては、高機能船の霧中での無視界航行技術の確立も考えられてよいのではないかと思う。





なつかしい宇高連絡船「伊予丸」



(仮称) 宇野港ウォーターフロントビル

最後に、宇野で入手した船ファンの筆者には嬉しい資料をご紹介しておきたい。宇高連絡船愛好会が編集し、玉野市からの助成金を受けて発行されたという「宇野港と連絡船」という9ページの冊子である。宇

高連絡船の歴史から、これからの宇野港の姿まで、カラー写真もふんだんに使ってまとめている。船好きの人には、堪えられない一冊と言える。同会のホームページは、<http://renrakusen.hoops.ne.jp/>。