

佐渡島クルーズ船寄港時の 二次交通実証結果について

藤井 武¹・高田 康平¹・遠藤 真斗¹

¹新潟港湾・空港整備事務所 企画調整課（〒951-8011 新潟県新潟市中央区入船町4丁目3778）

近年、クルーズ船の寄港は地域経済の活性化や観光振興の有効な手段として期待されている。一方、離島では公共交通機関や移動手段が限られ、寄港地から観光地への「二次交通」の確保が課題となっており、クルーズ船寄港時の集中的な移動需要への対応が困難な状況にある。

このような背景から、新潟県佐渡市の両津港および小木港を対象に「離島クルーズ二次交通実証」を実施した。本稿では、実証事業の取組内容、実証結果及び今後の展望について報告する。

キーワード 離島 佐渡島 クルーズ船 二次交通 実証事業

1. はじめに

近年、我が国では訪日外国人旅行者の増加や国内クルーズ市場の拡大に伴い、全国各地の港湾においてクルーズ船の寄港が増加している。特に佐渡島は、2024年7月に「佐渡島の金山」が世界文化遺産に登録されたことから、今後さらなる観光客の増加が期待されている。

図-1に示すとおり、佐渡島におけるクルーズ船寄港数はコロナ明け以降回復傾向にあり、2026年度は、過去10年間で最多となった2019年度と同数の11便の寄港が予定されている。

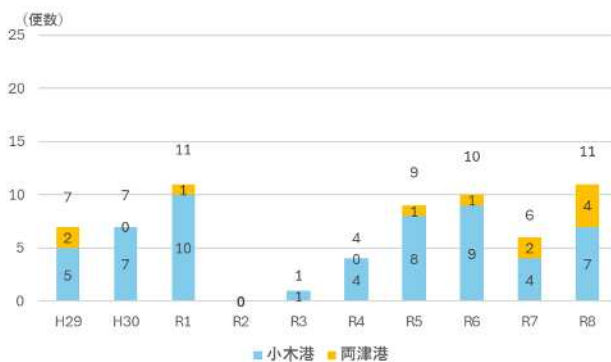


図-1 佐渡島クルーズ船寄港実績（年度別）

2. 佐渡島における二次輸送体制の現状

図-2は佐渡島の主要エリアを示したマップである。両津港と小木港は、ともに重要港湾であり国道350号で新潟港から両津港、小木港から直江津港まで結ばれている。

両津港は、新潟港との定期フェリー航路を有する佐渡島最大の海上交通拠点であり、島内貨物の9割以上を取り扱うなど生活航路として重要な役割を担っているほか、小木港に比べ便数が多く、ジェットフォイルも運航しており、人流・物流の両面で佐渡島の玄関口となっている。

クルーズ船の寄港状況に着目すると、小木港の方が寄港数が多く、両津港には内航クルーズ船、小木港には外航クルーズ船が多いという特徴がある。



図-2 佐渡島主要エリアマップ

また、佐渡島は日本国内の有人国境離島では最大で東京23区よりも広い面積を有している島であり、主要な観光地が島内各地に点在している。そのため、観光客が効率的に周遊するためには交通手段の確保が不可欠である。

しかし、近年は人口減少や公共交通利用者の減少に伴い、二次交通の運転手不足が課題となっている。

島内ではバスやタクシー等が二次交通にあたり、バス

運転手数でみると2016年の87名から2023年には55名まで減少しており、7年間で約4割の減少となっている。また、運転手の高齢化も進んでおり、約8割を50代以上が占めている。タクシーも同様の傾向であり、繁忙期にクルーズ船が寄港した場合には、島内のみで必要な輸送力を確保することが困難となっている。

さらに、佐渡島は離島であることから、車両や運転手を本土から手配する際に多大な輸送コストを伴うほか、道路運送法上の各種手続きが必要となる。具体的には、本土のバス事業者が臨時の乗合バスを運行するため、道路運送法21条に基づく乗合旅客運送の許可申請が必要となる。

また、島内の観光地は広範囲に分布している一方、大型団体を受け入れ可能な施設が限られているため、オプションツアーの訪問先が固定化されやすい傾向にある。

加えて、近年はFITと呼ばれる海外個人旅行者の増加により、従来の団体観光に加えて、自然、歴史、食、買い物など多様な観光ニーズへの対応が求められている。このため、クルーズ旅行客の満足度向上や地域消費の拡大を図るためには、オプションツアーだけでなく、多様な移動手段を活用した二次交通の充実が必要と考えられる。

3. 実証事業の取組

佐渡島では、クルーズ船寄港時の二次交通不足による「旅行客の満足度低下」や「経済効果拡大の機会損失」などが課題と考えられていたことから、実証事業の開始以前より、関係者による「二次交通対策に係る検討会議」が開催され、二次交通不足解消に向けた方策等について新潟県、佐渡市、北陸地方整備局などが参加し、シャトルバスの運行、本土からの貸切バスの航送、ライドシェアの活用など、実証事業の方向性や実施手法について意見交換を行っていた。

この課題解決に向け、令和7年度に観光庁の「観光振興調査費」を活用し、北陸地方整備局として離島における二次交通対策の実証事業を実施することとなった。

これに伴い、従来の検討段階から実証段階へと体制を移行し、関係者間の情報共有や実証事業の円滑な運営を図るため、図-3に示す「佐渡クルーズ船二次交通連絡会（以下、連絡会と略す）」を設立した。

連絡会は、検討会構成員に北陸信越運輸局や観光協会、交通事業者等を加え、実証の実施内容や運行計画に関する調整を行うとともに、実証を通じて得られた課題の整理や今後の二次交通確保に向けた方向性について意見交換を行った。

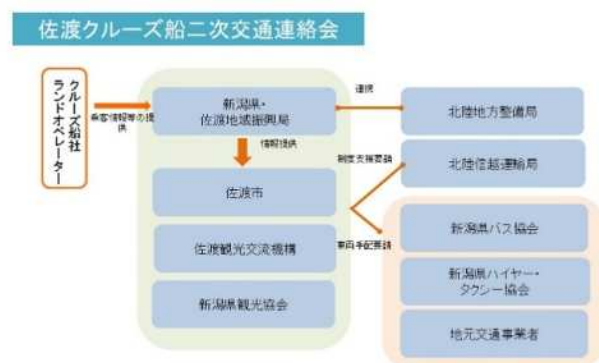


図-3 連絡会の体制

実証では、旅行客の満足度や経済効果に着目して計画を立案し、連絡会の意見を聞きながら進めることとした。

実証は第1回を小木港、第2回を両津港にて行い、クルーズ旅客向けの様々な移動手段を試験的に運行し、クルーズ旅客の移動需要や二次交通の有効性、運営上の課題について検証を行った。

4. 第1回実証の概要

(1) 準備段階

第1回実証は、小木港に寄港したクルーズ船「ハンセアティック・インスピレーション」の旅行客を対象に実施した。（図-4、5参照）旅行客はドイツやオーストリア等の欧米系の外国人が中心であった。実証では、長距離向けにシャトルバス、小木港周辺の周遊用にグリーンスローモビリティ（以下、GSMと略す）と呼ばれる時速20km未満で走行する小型電動車、個人利用者用に貸切高級タクシーの計3種類の交通手段を準備した。

【対象船舶】
 ■船 名：ハンセアティック・インスピレーション
 ■船体詳細：総トン数15,651トン
 ■入港時間：8:00 出港時間：18:00
 ■航 海：前港 金沢港 次港 秋田港
 5/22に台湾発 6/9に小樽着 の19日間クルーズ

【二次交通運行体制】				
稼働時間	種別	運行区間	運賃	台数
9:00 ～ 17:00	シャトルバス	小木（小木港北小港）～相川（きらりまち佐渡）	1便：往復2,000円 2便：無料	1台
	グリーンスローモビリティ	小木地区周辺	無料	2台
	貸切高級タクシー（プレミアムタイプ）	佐渡島内各所	1時間：17,875円	1台

図-4 第1回実証の概要



図-5 クルーズ船「ハンセアティック・インスピレーション」

第1回実証では、外国人旅行客が中心となるため、リーフレット、アンケート及び案内体制について英語対応を実施した。

二次交通の運賃については、シャトルバスは2,000円、GSMは無料、高級タクシーは利用時間に応じた料金設定とした。シャトルバスの料金設定については、オプションツアーや既存公共交通との競合を避けるため、安価すぎない金額で設定した。GSMについては、料金収受に伴う手続きや運用上の課題を考慮し、無料で設定した。

また、シャトルバス及びGSMはダイヤ制による運行とした。これは、利用者需要に応じて随時運行を行った場合、運転手の休憩時間を十分に確保できず、安全かつ継続的な運行に支障を来す可能性があったためである。

実証に使用する車両については、実施時期が修学旅行等の繁忙期と重なったことから、島内で手配することができなかった。このため、シャトルバスについては上越市内の観光バス会社から車両を手配し、直江津港から小木港までカーフェリーを利用して航送した。GSMについては、東京から直江津港までトラック輸送し、直江津港から小木港までカーフェリーで輸送した後、保管倉庫まで自走した。高級タクシーについては、営業区域や航送費用等を考慮し、島内事業者から手配して小木港に待機させた。

(2) シャトルバス (図-6参照)

シャトルバスについては、オプションツアーとの重複を避けることや相川地区のまちあるきを考慮し、佐渡金山への無料バスが運行されている「きらりうむ佐渡」を目的地として設定した。運行区間は小木港～相川地区とし、往復約4時間の行程で運行した。

しかし、利用者は0名という結果となった。当初は2便の運行を計画しており、第1便に利用者がいなかったことから、第2便は価格設定の問題と推測し、急遽無料で案内を行ったものの、利用者は現れなかった。要因としては、目的地までの拘束時間が長かったことに加え、クルーズ会社が実施するオプションツアーに佐渡金山が組み込まれており、金山に関心のある旅客の需要が既に取り込まれていたこと、ターゲットとしていたFITの数が想定より少なかったことなどが考えられる。また、本クルーズ船「ハンセアティック・インスピレーション」は、自然や地域文化との触れあいを重視するエクスペディション船であったことから、歴史学習施設である「きらりうむ佐渡」よりも、町並みや地域住民の暮らし、自然景観等を自由に体験できる観光形態が求められていた可能性がある。

この結果から、クルーズ旅行客向けの二次交通において、単純に人気観光地への二次交通手段を用意するだけでは利用の促進に至らず、対象となるクルーズ船の特性や旅客層に応じた目的地設定を行う事や短時間で訪問可

能であることが重要であることが分かった。



図-6 シャトルバス待機状況

(3) GSM (図-7参照)

GSMについては、重要伝統的建造物群保存地区である小木市街地を周遊するコースを設定し、クルーズ旅行客の需要が高い小規模観光スポットへの立ち回りを可能とした。

結果、総乗車定員60名に対し43名が利用し、乗車率は72%となった。利用率が高かった要因としては、小木市街地を20分という短時間で気軽に周遊出来たことが考えられる。

また、GSMは単なる移動手段ではなく、低速でまちなみを眺めながら移動できる観光コンテンツとしても好評であった。さらに、利用者からは「ガイドの説明が楽しかった」「同乗してもらえたことで様々な情報を知ることができ、非常に良かった」といった意見が寄せられ、ガイドの案内を受けながら周遊できる点についても高い評価を得た。

地元からも、これまでのクルーズ船寄港時と比較して町なかへの立ち寄りが増えたとの意見が寄せられるなど、地域への誘導効果が確認された。



図-7 GSM利用状況

(4) 高級貸切タクシー (図-8参照)

高級貸切タクシーについては、プライベートな空間を重視される個人旅行客への需要を想定し、佐渡島内での消費を高めることを狙いとした。

結果としては、2組計6名の利用となった。料金は2時間あたり約36,000円と高額であったものの、周辺に一般

のタクシーがいなかったこともあり、重宝された。



図-8 高級タクシー配布チラシ

(5) 第1回実証の分析

第1回実証では、シャトルバスの利用者は0名であった一方、GSMは43名、高級タクシーは2組6名の利用があり、短時間で利用可能な周遊型交通や、個別ニーズに対応した高付加価値交通には需要があることが確認された。

GSMの利用状況については、図-9のとおりである。



図-9 GSM時間帯別利用者数

GSMの利用者43名の時間帯別利用状況を見ると、午前中に利用が集中しており、寄港時間が限られているクルーズ旅客については、比較的早い時間帯に観光行動を開始する傾向が見られた。

GSM利用者の小木港満足度についてまとめた結果は、図-10のとおりである。

小木港観光満足度 (n=25)

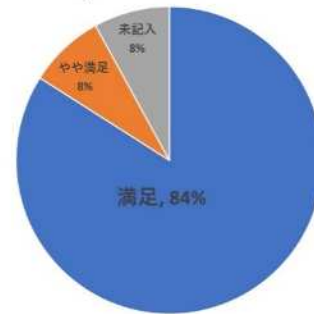


図-10 GSM利用者の小木港満足度

利用者を対象に小木港観光の満足度についてアンケート調査を実施した結果、「満足」が84%、「やや満足」が8%となり、両者を合わせた満足度は92%であった。

この結果から、GSMを活用した小木市街地の周遊観光は利用者から高い評価を得ていたことが確認された。

また、GSMは港湾周辺地域への誘導手段として有効であり、観光客の回遊性向上に寄与した。

一方、シャトルバスについては利用者が0名となり、課題が残る結果となった。

この結果を踏まえ、第2回実証では移動時間の短縮及び目的地の明確化を重視し、運行計画の見直しを行うこととした。

5. 第2回実証の概要

(1) 準備段階

第2回実証は、両津港に寄港したクルーズ船「飛鳥Ⅲ」の旅行者420名を対象に実施した。(図-11. 12参照) 旅行者は日本人が中心であった。

実証では、第1回実証で得られた知見を踏まえ、シャトルバス及びGSMの2種類の交通手段を選定した。

タクシーについては、両津港佐渡汽船ターミナルに既存タクシー会社があるため、用意しないこととした。

また、第1回実証後の「連絡会」において、クルーズ船ごとの旅客特性を考慮すること、需要予測手法の妥当性、下船者数の把握方法、GSMの周遊ルート設定など、活発な議論が交わされ、第2回実証事業ではこれらの点を踏まえて運行計画を検討した。

【対象船舶】

■船 名：飛鳥Ⅲ
 ■船体詳細：総トン数52,200トン
 ■入港時間：8:00（通船開始9:00） 出港時間：17:00
 ■航 海：前港 函館港 次港 博多港
 9/15に博多港発 9/22に博多港着 の7日間クルーズ

【二次交通運行体制】

稼働時間	種別	運行区間	運賃	台数
10:00 ～ 16:00	シャトルバス	両津（あいばーと佐渡）～ トキの森公園（帰り：佐 渡汽船ターミナル経由）	無料	2台
	グリーンスローモビリティ	両津港・両津夷 地区周辺	無料	2台

図-11 第2回実証の概要



図-12 クルーズ船「飛鳥Ⅲ」

両津港は港内海域（回頭域）の関係から大型クルーズ船を岸壁へ直接接岸することができないため、対象船舶である「飛鳥Ⅲ」は沖合に錨泊し、テンダーボートによる上陸を行った。（図-13参照）

船社側との事前調整より、「テンダーボートは10時頃まではオプションツアー等参加者優先」とされていたことから、シャトルバス及びGSMの運行開始時刻を10時以降に設定した。



図-13 テンダーボートによる上陸

第2回実証は日本人旅客が中心となることが見込まれたため、リーフレット、アンケート及び案内体制について日本語版のみを実施した。

船社から港周辺での昼食需要が見込まれるとの意見があったことから、GSMについては昼休憩時間帯も運行できるように、交代運転手を含めた運行体制を構築した。

さらに、利用者の乗降場所や動線、待機場所等につい

て事前の現地調査を実施し、新潟県及び佐渡市と調整を行いながら岸壁レイアウトを決定した。特に、テンダーボートから下船した利用者を円滑に誘導できるよう、シャトルバス及びGSMの配置場所について検討を行った。

(2) シャトルバス

シャトルバスについては、第1回実証での利用者数0名という結果を踏まえ、慎重に目的地設定を行った。

具体的には第1回実証で課題となった「移動時間の長さ」や「目的地の魅力の伝わりにくさ」を改善するため、両津港から約20分でアクセス可能であり佐渡を代表する観光資源の一つである「トキの森公園」を目的地として選定した。トキの森公園はオプションツアーにも含まれていたが、佐渡金山と組み合わせたコースであったため、実証事業との競合は限定的であると判断した。その結果、シャトルバスの利用者は65名となった。

クルーズ旅客向け二次交通においては、目的地の魅力が明確であること及び短時間でアクセス可能であることが利用意向に大きく影響することが確認された。

(3) GSM

GSMについては、第1回実証に引き続き運行を行い、旧両津市の湊地区及び夷地区を周遊するルートを設定した。加茂湖やシータウン商店街など、市街地の観光・買物スポットを巡ることで、周遊観光の促進を図った。

結果、総乗車定員32名に対し28名が利用し、乗車率は87.5%となった。第1回実証と同様に高い利用率を示し、一定の需要が再確認された。

一方、第2回実証ではGSMの乗車定員が減少したことから、運用を簡素化するため途中乗車を不可とした。その結果、途中下車による市街地への立ち寄りを十分に促進することができず、地域消費への波及効果の向上には課題が残った。

(4) 第2回実証の分析

二次交通の利用割合については、図-14のとおりである。

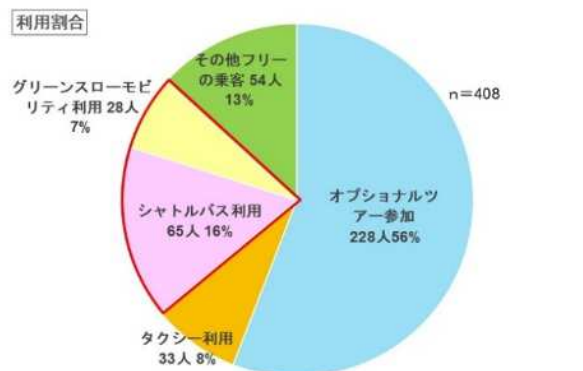


図-14 二次交通の利用割合

下船客408人中、オプションツアーに参加せず、かつタクシーを利用しなかったフリーの乗客は147人であった。このうち、半数以上にあたる93人（63%）が本実証事業で用意した二次交通を利用した。

クルーズ旅客の移動手段としてはオプションツアーの利用が中心であるものの、本実証事業で提供した二次交通についても一定の利用が確認された。

シャトルバス及びGSM利用者の両津港満足度についてまとめた結果は、図-15のとおりである。

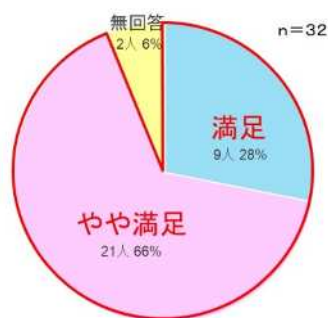


図-15 二次交通利用者の両津港満足度（両津港）

利用者を対象に両津港観光の満足度についてアンケート調査を実施した結果、「やや満足」が66%、「満足」が28%となり、両者を合わせた満足度は94%であった。

この結果から、シャトルバス及びGSMを活用した観光は、利用者から高い評価を得ていたことが確認された。

一方、地元商店街を対象に実施したヒアリング結果については図-16のとおりである。



図-16 商店街における来店者数の変化

二次交通実証日と前週土曜日を比較した来店者数については、「ほとんど変わらない」と回答した店舗が72%と最も多く、「1割ぐらい増えた」が11%、「減った」が17%であった。

このことから、二次交通実証の実施によりクルーズ旅客の周遊を一定程度促進することはできたものの、その効果は商店街への来店者数や地域消費の拡大には十分に結びついていないことが分かった。

第2回実証では、目的地設定や情報発信の見直しを行った結果、シャトルバス利用者は0名から65名へと大き

く増加した。

また、GSMにおいても28名、割合としては87.5%と高い乗車率を記録し、クルーズ船向け二次交通として一定の有効性が確認された。特に短時間で訪問可能かつ観光内容が明確な目的地設定の重要性が改めて確認された。

一方で、地元商店街へのヒアリング結果では、来店者数は「ほとんど変わらない」と回答した店舗が多数を占めており、二次交通による周遊促進が必ずしも地域消費の拡大には結び付いていないことも明らかとなった。

6. まとめ

本実証では、佐渡島におけるクルーズ船寄港時の移動需要、二次交通の有効性及び運営上の課題を把握することを目的として、小木港及び両津港においてシャトルバス、グリーンスローモビリティ（GSM）、高級タクシーを活用した実証を実施した。

実証の結果、オプションツアーに参加しないクルーズ旅行者にも一定の観光地への移動需要が存在することが確認された。また、シャトルバスやGSMには一定の利用があり、クルーズ船寄港時の二次交通として有効であることが確認された。特に、二次交通は短時間で観光地へアクセスできることが満足度に繋がることが分かった。

一方で、実証を通して得られた知見も多いが、課題も残った。シャトルバスについては、そもそも運賃が無料であったため、運行に際して使用した金額を全く回収出来ていない。仮にシャトルバスを当初の2,000円で運行し、5人で利用したとしても、シャトルバス2台分の借り上げ及び航送費の1割にも満たない為、運行費用を運賃で回収するのは現実的ではない。

さらに、本実証を通じて二次交通の有効性を確認出来た一方で、二次交通を整備するだけでは地域経済への効果拡大に直結しないことも明らかとなった。クルーズ旅行者にとって二次交通は、訪問先や体験コンテンツがあって初めて利用されるものであり、交通手段の確保のみでは利用促進に限界がある。地域への誘客や消費拡大を図るためには、観光コンテンツの造成、受入環境の整備、地域事業者との連携を含めた取り組みが必要である。

以上より、佐渡島におけるクルーズ船寄港時の課題は、単なる二次交通不足ではなく、限られた輸送資源の中でいかに観光需要と結び付けながら持続可能な輸送体制を構築していくかにあることが示された。本事業を通して設立した「連絡会」は今後も新潟県を主体に活動していく。今回の実証で明らかとなった課題について、今後も引き続き意見交換を実施していく。

参考文献

- 1) 佐渡市：令和5年度第7回 佐渡市公共交通活性化協議会