
4 小木港・両津港の現状

4 小木港・両津港の現状

4.1 小木港及び両津港の概況

佐渡市には、重要港湾の両津港及び小木港、並びに地方港湾の赤泊港及び二見港の 4 港がある(図 4-1)。

両津港、小木港及び寺泊港と本土との間には佐渡航路が就航している。

物資輸送は佐渡航路のカーフェリーやその他の貨物船により本土との間で行われ、また少量であるが外貿も行われている(図 4-2)。

なお、本土との間の交通手段の一つとして、ほかに新潟－佐渡空路があったが、運航会社の撤退により平成 20 年 9 月に休止し、現在、羽田との間の空路誘致などが検討されている。

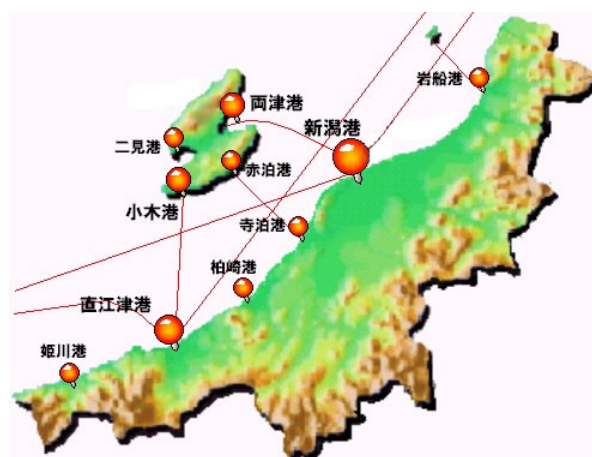


図 4-1 新潟県の港湾

(出所)新潟県交通政策局港湾整備課ホームページ

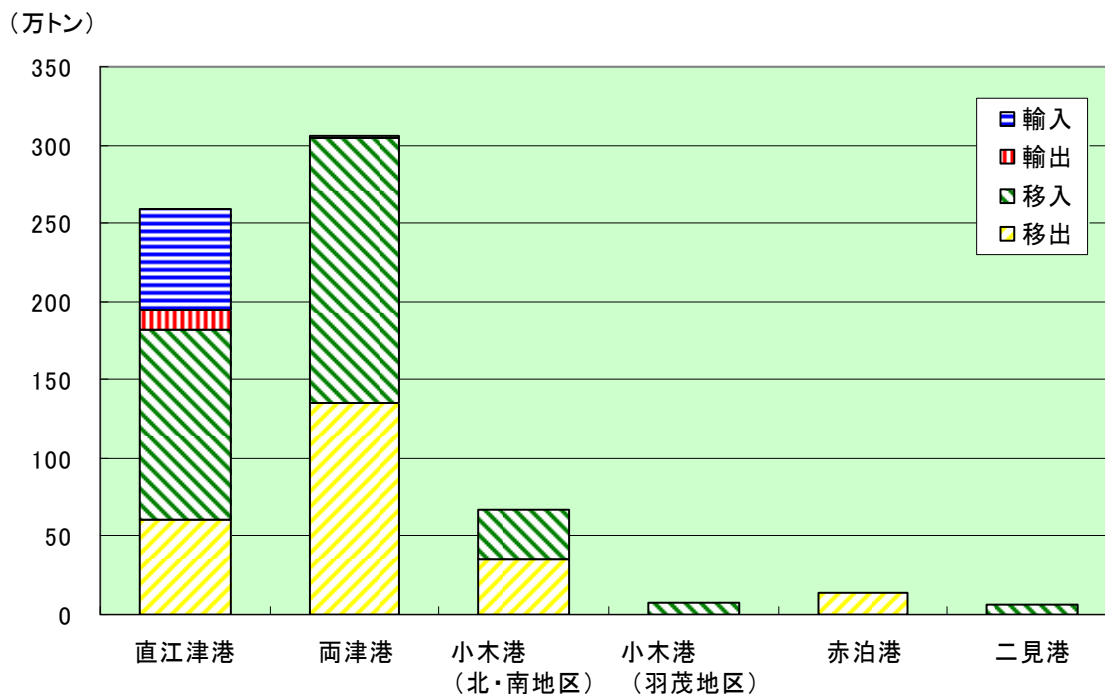


図 4-2 佐渡市の港湾及び直江津港の取扱貨物量 (平成 19 年)⁴⁷

(出所)新潟県交通政策局港湾振興課『港のすがた 平成 19 年』を基に上越市創造行政研究所作成

⁴⁷ 航送車両分を含む。

4.1.1 小木港の概況

小木港は、昭和 49 年に重要港湾に指定された。現在は完成港と呼ぶに近い状況であり、港湾整備はほとんど行われなくなっている。

小木港は、北地区、南地区(以上、旧小木町)及び羽茂地区(旧羽茂町)から構成される。北地区と南地区は隣接しているが、これらの地区と羽茂地区は約 2km の距離がある。

北・南地区は、古くは佐渡の金・銀の積出港、あるいは北前船の寄港地として繁栄した。現在は、フェリーが発着する佐渡の玄関口としての役割を果たしている。取扱貨物量の品目別構成では、航送車両が 97%以上を占め、ほかに米の移出、窯業品の移入などがある。

羽茂地区は、平成 10 年に旧羽茂港が小木港に合併したものである。この地域の特産物である味噌やおけさ柿の出荷港として利用されてきた。近年、物流機能をこの地区に集約するための整備が進められ、石材及びガラス類の移入取扱貨物量は、航送車両分を除けば北・南地区の移出入取扱貨物量よりも多い⁴⁸。



写真 4-1 小木港（南地区）



写真 4-2 小木港（北地区・南地区）（平成 19 年 8 月撮影）⁴⁹

(出所) 第九管区海上保安本部ホームページ

⁴⁸ 新潟県交通政策局港湾振興課編『港のすがた 平成 19 年』2008 年、17 頁。

⁴⁹ 写真左の湾入部は小木漁港である。

4.1.2 両津港の概況

両津湾と加茂湖に挟まれた細長い砂州に、両津港及び両津地区中心市街地が形成されている(写真4-4)。

加茂湖はこの砂州によって海と隔てられて形成された潟湖であり、長い間淡水湖であったが、明治37年に洪水対策として湖口が広げられ、両津湾と加茂湖がつながった。

「両津」の名称は、その湖口より北側の「夷」と、南側の「湊」の2つの港を意味する。明治34年に夷町、湊町及び加茂歌代村の一部が合併して両津町が誕生し、その後、港の名称も両津港と改称された。旧2港は、現在はそれぞれ夷地区及び湊地区と呼ばれる。

夷地区は、明治元年に新潟港の開港と同時に補助港として開港した。昭和47年まで、佐渡汽船定期船発着所は夷地区にあった。

湊地区は、佐渡汽船ターミナルが立地し、夷地区よりも広いふ頭用地には駐車場、物資保管場所などのスペースが確保されている。

両津港は、カーフェリーやジェットフォイルなどが就航し年間延べ150万人以上もの乗降客を有する佐渡の玄関口であると同時に、島内の移出入貨物の大半を取り扱う佐渡島の物資配送拠点の役割を果たしている。後者の事情が影響し、取扱貨物量の品目別構成における航送車両の割合は約86%と、小木港よりもいくぶん低い。昭和26年に重要港湾に指定されている。



写真4-3 両津港（湊地区）



写真4-4 両津港（平成12年9月撮影）

（出所）第九管区海上保安本部ホームページ

4.2 佐渡航路の現状と課題

4.2.1 佐渡航路の現状



図 4-3 佐渡航路図

(出所) 佐渡汽船(株)ホームページ

佐渡航路は現在、小木直江津航路、新潟両津航路及び寺泊赤泊航路の3航路からなるが(図4-3)、3航路全体の旅客輸送実績は、平成3年の316万1,786人(往復人員)をピークに減少傾向にあり、平成20年は181万0,071人(同)である(図4-4)。

旅客輸送人員減少の最も大きな要因は、佐渡観光の低迷である。平成3年度に約123万人だった佐渡観光客入込数は、平成19年度には約61万人にまで減少している(図4-5)。近年では地震の風評や原油価格高騰によるマイカー客の動向などにも影響を受けた。

3航路の旅客輸送実績のうち、同じ期間で最も減少割合が大きいのは小木直江津航路である。小木直江津航路は、利用者数の大幅な減少に伴う経営悪化への対応として、平成20年4月から旅客定員1,133人⁵⁰のカーフェリー1隻体制となり、便数も通常1日1往復半と、大幅に削減された。しかも、冬季は年末年始を除き運休である。この措置が航路の利用動向に大きく影響し、小木直江津航路の利用者は更に減少している。

このように、小木直江津航路のサービスレベルが著しく低下したため、一部の利用者が新潟両津航路等に転換したり、佐渡航路自体の利用を控えることで利用者が減少し、更にサービスレベルが低下すると

⁵⁰ 以下、佐渡航路船舶の旅客定員は佐渡汽船(株)ホームページによる。

いう悪循環に陥っている。小木直江津航路のサービスレベル低下は、佐渡市や本市の地域経済に少なからぬ影響を与えていると考えられる。

寺泊赤泊航路は、平成 17 年から旅客定員 216 人の高速船 1 隻体制であるが、平成 21 年 1 月から 2 か月間運休、同年 12 月以降は 12～2 月の 3 か月間運休となることが決まった。

新潟両津航路は、旅客定員 1,705 人のカーフェリー 2 隻と旅客定員 260 人のジェットフォイル 3 隻の体制で運航しており、3 航路で唯一黒字を維持している。

旅客輸送のほかに、フェリーによる貨物輸送も佐渡航路の経営に影響を与える要素である。近年の貨物輸送量減少傾向の要因としては、航路利用者減少に伴う自家用車、観光バス等の輸送量減少のほか、佐渡島内での公共事業減少により物資の需要が減ったことや、佐渡市における水産業が漁業就業者の高齢化などにより低迷し、佐渡産の魚介類の本土への出荷量が減少したことなどが例として挙げられる。

このように、観光を始め幅広い産業が佐渡航路の経営に影響を与えている。

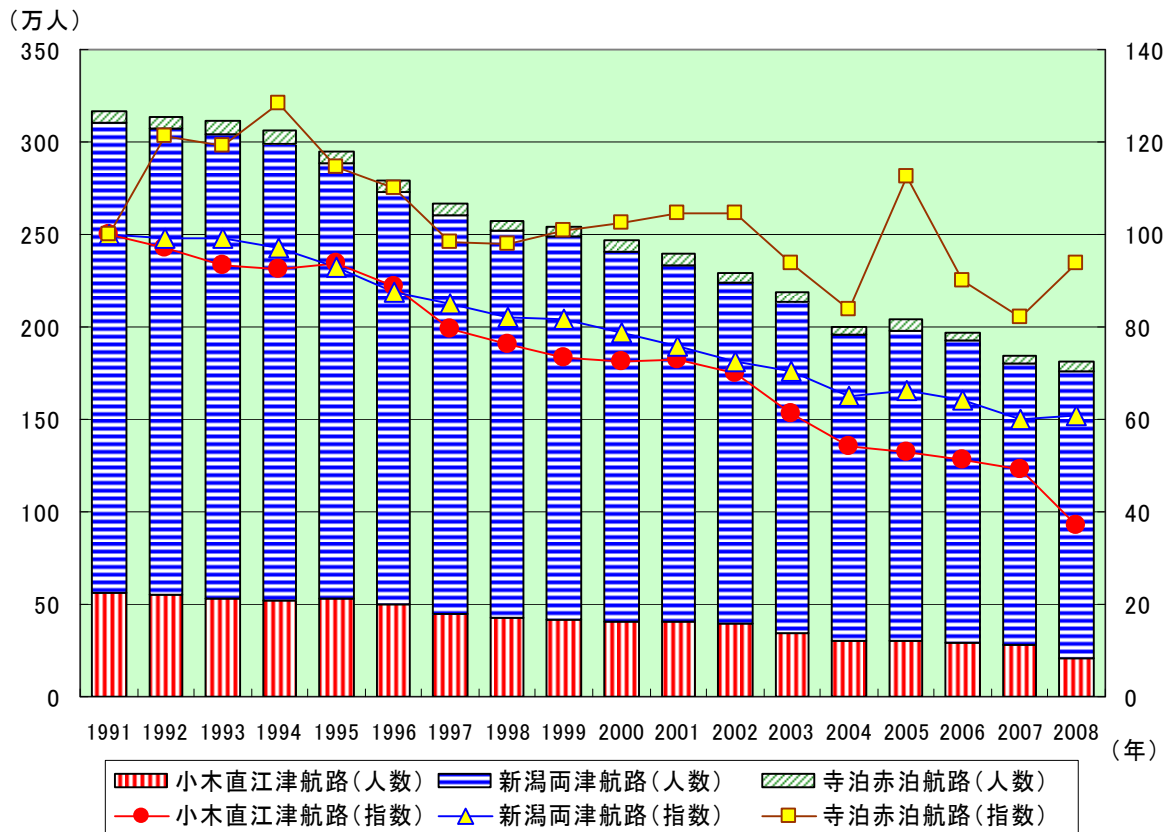


図 4-4 佐渡航路の旅客輸送実績⁵¹

(出所)佐渡汽船(株)資料を基に上越市創造行政研究所作成

⁵¹ 指数(右目盛)は平成 3(1991)年を 100 とした場合の数値。

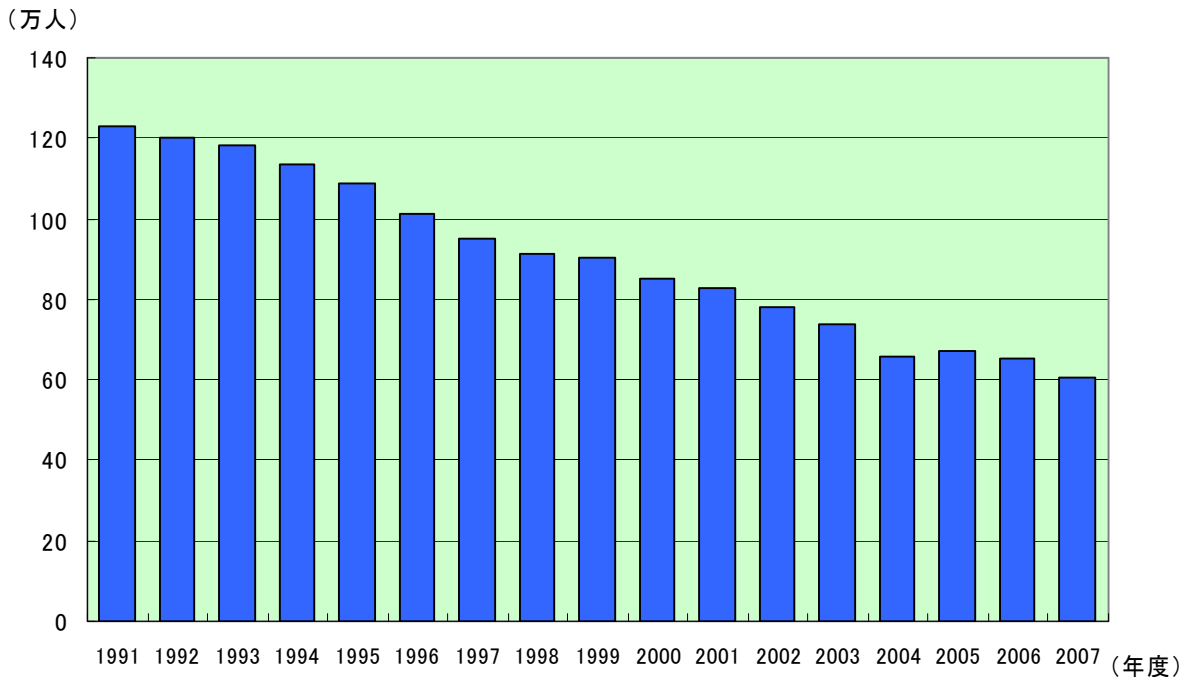


図 4-5 佐渡観光客数の推移

(出所)佐渡汽船(株)資料を基に上越市創造行政研究所作成

4.2.2 小木直江津航路活性化の取組と課題

従来から、小木直江津航路の利用促進策として、本市、佐渡市及び新潟県では、航路利用者に対する様々な助成事業を行ってきた。これらの利用助成は、佐渡観光を振興し、また、島民の安定した生活を支援するために必要な事業として行われてきたが、結果的には利用者は大幅に減少し続けた。

そのような状況の中で、同航路が1隻体制となったことを機に、航路活性化方策を抜本的に見直そうとする動きが出てきた。県は、平成20年1月の「小木直江津航路に関する関係者会議の合意」に基づき、同年4月に「小木直江津航路二隻化戦略検討委員会」を設置し、北陸新幹線金沢延伸までに同航路の2隻体制復帰を目指すこととしている。同委員会には関係自治体や学識経験者のほか、佐渡市及び本市の会社役員が参加している。同委員会は非公開で、新たな船舶体制、北陸新幹線金沢延伸後の本市も含めた広域観光推進などについて検討しており、平成21年度も検討を続けることとしている。

県では、佐渡の観光客数増加とともに、滞在日数の長期化にも力を入れている。また、特に小木直江津航路は観光での利用が多いことで知られているが、観光だけに頼って安定した運航が難しいと考えられることから、県は離島のハンディの大きさを認識しながらも、産業振興、企業誘致など航路活性化の仕掛けづくりにも努めている。

また、佐渡市は、平成20年5月、地域公共交通活性化法に基づく佐渡航路活性化協議会を設立した。この協議会では、鉄道やバスなど、佐渡航路以外の公共交通も合わせて活性化させることを目指し、地域公共交通総合連携計画を策定することとしている。

この策定調査の一環として、平成20年10月から11月にかけて、佐渡航路の船内でイベントを開催し、船内の魅力を高めることにより航路活性化を図る「船内魅力向上実験」が佐渡航路活性化協議会の主催で実施された。カーフェリーでは物産展、佐渡おけさ教室、放鳥記念トキ展などが実施され、ジェットfoilではクイズ、佐渡観光ビデオ上映などが実施された。

4.3 佐渡市における港をいかしたまちづくり

(1) 海・港を意識したまちづくり

港が主要な玄関口となっている佐渡市にとって、港のにぎわい創出、港を核としたまちづくりは特に重要である。小木や両津などの既存市街地の衰退は、島内の郊外に大規模商業施設や住宅の立地が進んでいることの影響が大きいものの、佐渡観光客数の減少とそれに伴う佐渡航路利用者数の減少の影響も小さくないと考えられる。海岸に多くの景勝地を持ち、海洋性レクリエーションが盛んに行われているといった事情も考慮すれば、海・港を意識したまちづくりは大変重要である。



写真 4-5 両津地区中心商店街

しかし、もともと佐渡市では地域資源・観光資源が港に限らず市域の広い範囲に散在し、人口も圧倒的に多い地区がなく分散傾向にあるため、全島が一体となったみなとまちづくりの必要性・重要性に対する認識は、観光、産業、生活などのいずれの面においても低かった。そのため、港をいかしたまちづくりの取組は今のところ模索段階で、それぞれの主体が個別に行っているのが現状である。

現在、港に関連したまちづくりの取組としては、小木港では、伝統ある小木港祭りやたらい舟体験のほか、毎年夏に和太鼓集団「鼓童」による国際芸術祭「アースセレブレーション」が港に隣接する城山公園で開催されている。

小木港から 4km ほど西方にある宿根木^{しゆくねぎ}には、かつて千石船産業の基地として繁栄した集落の街並みが残されており、国の重要伝統的建造物群保存地区に指定されている(写真 4-6)。また、宿根木地内の佐渡国小木民俗博物館(千石船「白山丸」展示館)は大正 9 年に建てられた木造校舎を利用したものであり(写真 4-7)、このような歴史的街並み及び建造物は、佐渡島全体の魅力にもなっている。



写真 4-6 宿根木の街並み



写真 4-7 佐渡国小木民俗博物館

両津港では、国土交通省港湾局の「みなとの賑わい創出担い手育成支援事業」のモデル事業として、佐渡市は平成 20 年度に「大型クルーズ船寄港支援事業」を実施した。また、これと関連して、官民が協働して港の活性化と観光招致活動の人材育成を図る事業として、両津地区出身の思想家・北一輝にちなん

だ「湊いっき」が毎年両津地区の湊本町通りで行われている。

また、海にかかわる佐渡市の地域資源として、海洋深層水がある。佐渡海洋深層水は、平成 16 年から同市南東部の^{おおだ}多田漁港沖で取水されている。海洋深層水は栄養面や清浄性での優位性があるほか、甘エビの蓄養に活用されたり、大手居酒屋チェーン店で利用されるなど、様々な産業に活用されている。佐渡市では、海洋深層水関連企業の誘致や育成を図り、雇用創出と新たな「佐渡ブランド」製品の開発を目指している。佐渡海洋深層水のブランド化は、美しい海のイメージ強化につながるなど、海・港をいかしたまちづくりの重要な要素となり得る。

ただ、海洋深層水利用の製品にかかわる特許は高知県、沖縄県、富山県などで既に多く取得されているため、新たに製品を開発するにはこれらの特許に抵触しないようにする必要があるなど、十分な活用を図るには課題も多い。



写真 4-8 佐渡海洋深層水分水施設

(出所)佐渡市ホームページ

(2) 地域活性化に向けた一体的なみなとまちづくり

このように、佐渡には海・港にかかわる様々な取組が行われているが、それらを連携させて一体的にまちづくりを進めようとする動きは、平成 16 年 3 月に一島一市になったことを機に始まったばかりである。

国土交通省北陸地方整備局は平成 16 年度に「佐渡地域の活性化に資する港湾の将来像に関する懇談会」を設置し、観光・産業・生活の 3 つの視点から佐渡地域活性化に資する港湾やみなととまちの連携の在り方を検討し、様々な主体が短期的または長期的に実施していくべき方策をまとめ、平成 18 年 7 月に提言を行った⁵²。

具体的な提言内容は、観光面として、外航クルーズ船寄港の定着化・増加、港情緒を感じる空間の設置、港における情報発信とエントランス機能の向上、マリンレジャー空間の整備など、産業面として、各港湾の連携による輸送システムの改善、特定貨物輸送拠点の形成など、生活面として、防災拠点の整備・活用などである。

⁵² 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部ホームページ。

さらに、これらの方策を推進するために、島内4港の連携・一体化を推進し、港湾機能の分担や投資の重点化を図ること、また、官民の各主体が連携し、住民参加の下に全島が一体となったみなとまちづくりを進めることを提言した。

これらの提言を受けて、各主体の連携を図りながら将来像の実現を図るため、佐渡市は平成18年11月に「佐渡みなとまち活性化協議会」を設置した。この協議会では、将来像の実現に向けた全体の推進に関するマネジメント、情報受発信、イベント企画・実施などのため、関係者間で随時意見交換が行われている。

