

# 報 告 書

(委 員 会 名) 産経建設常任委員会

(視 察 日) 令和 7年10月21日(火)

(視察先都市名) 福岡県北九州市

(視 察 項 目) ①門司港レトロ地区について

②クルーズ船誘致の取り組みについて

(内 容) 報告者 吉 田 隆 昭

## 【視察の目的】

門司港は明治から昭和初期にかけて、神戸、横浜と並ぶ日本三大港として発展。門司港のある北九州市は当時の建築物などを生かしたまちづくりを進めており、門司港レトロ地区に年間約200万人の観光客が訪れている。クルーズ船の誘致にも力を入れている。過去の遺産とクルーズ船の誘致を生かしたまちの活性化をどのように進めているのか。同じように港町として発展してきた敦賀市の施策に役立てることを目的に視察した。

## ①「門司港レトロ地区について」

### 【現在・歴史】

レトロ地区には、約20の歴史的建造物や美術館、資料館のほか、一日6回開閉する歩行者専用のはね橋や飲食店などがある。今年レトロ地区がオープンして30周年を迎えたのを記念して、九州最北端の記念碑を建てたほかロケツーリズムなどさまざまなイベントを行い、年末にはカウントダウン行事も計画している。

門司港は北九州港の一部で、九州の最北部に位置。明治の初めは小さな漁村だった。明治中期に国の特別輸出港に指定されてから、石炭などの輸出で日本を代表する国際貿易港として飛躍的に発展。その後、1942年に本州と九州を結ぶ関門鉄道トンネルが開通したことや、石炭産業の衰退でさびれたが、旧門司三井倶楽部や旧大阪商船、旧門司税関などが取り壊されず残っていたことから、北九州市はこれらの歴史遺産を生かし、1995年にレトロ地区をオープンさせた。2期にわたる整備で費やした事業費は官民合わせ563億円に上るといふ。

### 【民間との連携】

民間と連携した取り組みが活発。ハード面では、ホテルや土産物・飲食店などの複合施設の管理は地元企業、イベントの運営や企画は民間事業者が受け持っている。中でも、地元住民や事業者、市など37団体でつくる門司港レトロ倶楽部は、約20万人が来場する門司海峡フェスタを5月に開催、約30万球の光で夜景を美しく彩るイルミネーションを設置管理するなど、官民連携して観光振興と地域の活性化を推進している。民間によるイベントは、約80万人が訪れる関門海峡花火大会や門司みなと祭など年間に430件にも上るといふ。

### 【鉄道事業との連携】

廃線となった貨物線を利用して、小型のディーゼル機関車を使った観光列車「潮風号」が運行している。区間はレトロ地域の約2.1キロ（4駅）で、施設は北九州市、運行は民間鉄道会社が担っている。土、日、祝日、長期休暇を中心に運行しているが、赤字経営で、市は運行の負担金を年間約1600万円、5、6年に1回、施設の法定点検費として約9000万円を支出しているという。運行会社の経営も厳しく、今後の在り方が議論されている。

1914年に開業した門司港駅は、国の重要文化財として駅舎が創建時の姿で補修され、駅前広場も整備された。広場は、結婚式やイベントが行われるなど人気のスポットになっている。

### 【レトロ地区の今後】

今年9月、門司港を含む関門エリアが「世界の持続可能な観光地のTOP100」に選ばれた。また昨年12月には門司港などの夜景が素晴らしく、北九州市が「日本新三大夜景都市」に全国1位で再認定されている。市は、こうした認定がインバウンド誘客の強化、経済の活性化、持続可能なまちづくりにつながるものとして期待している。

## ②北九州市のクルーズ船誘致の取り組みについて

### 【寄港の現状】

2025年の北九州港へのクルーズ船の寄港予定は計17回（外国船15回、日本船2回）で、いずれも門司港への寄港予定となっている。9月末までに計9回寄港している。

### 【市の対応】

人口約90万人の北九州市は政令指定都市なので、クルーズ船の誘致・受け入れなどは市で対応しており、県が対応している敦賀市とは大きく異なる。北九州市にはクルーズ・交流課があり、クルーズ誘致係（係長1、職員2）が▽船会社、旅行会社などへの寄港誘致活動▽地元の観光・商業施設と船社、旅行会社などへの橋渡し▽寄港受け入れ時の安全対策▽おもてなしの実施一を行っている。

### 【自治体連携】

クルーズ船を誘致している他の自治体と4つの連携組織を持ち、セミナーなどを共同で開催してコストダウンを図るとともに課題解決に努めている。例えば、青森、金沢、境港、広島、神戸との6港連携では、海外での船会社のセミナーに参加したり、企画の担当者に来てもらって寄港地の魅力を説明したりして効果を挙げているという。

### 【ファムトリップ】

船会社などの関係者に来てもらい観光地や行事などを体験してもらうファムトリップも実施。トリップの成果を生かし、乗客に茶道・花道・香道などの体験や剣舞の鑑賞、植物公園の視察、門司港のまち歩きなどを楽しんでもらっている。まち歩きでは市民と交流したり、植物園では専門家に説明してもらったりしており、好評という。

### 【考察・所感】

<吉田>

門司港レトロ地区の取り組みを敦賀市の観光や経済の活性化に役立てるのは、かなり難しいと思ったのが正直な感想だ。

敦賀港は明治末から昭和初期にかけ、東京の新橋から直通の「欧亜連絡国際列車」が走り、1枚の切符で敦賀港からウラジオストックを経由してドイツのベルリンまで渡航できた。第二次世界大戦中には、リトアニア領事代理だった杉原千畝が発給した「命のビザ」で多くのユダヤ人難民が敦賀港に上陸している。敦賀港にはこうした誇るべき歴史があるが、現存する文化財は石油倉庫だった赤レンガ倉庫や旧敦賀港駅のランプ小屋などに限られ、門司港レトロ地区に比べればずっと少なく、港湾の魅力やまちの夜景もかなわないと思った。

敦賀市、県、敦賀商工会議所をつくる敦賀まちづくり協議会が今年策定した敦賀まちづくりアクションプログラムは、国内外から多くの人々が訪れるよう、鉄道・港湾の遺産を生かした事業として「金ヶ崎エリアの整備」を挙げている。このうち、市は引き込み線を利用した鉄道公園や転車台公園、赤レンガ公園、駐車場などを整備する予定だ。今年度の中期財政計画では、事業費約45億円を見込んでいる。市の事業とは別に、海辺の金ヶ崎緑地には、民間による宿泊機能付きレストラン「オーベルジュ」などが計画されている。着工時期は示されておらず、市から最大10億円の補助金制度創設も検討されている。

こうした整備が進むことによって、インバウンドを含む観光客が多数訪れるかどうか疑問視する人は多い。市民のための憩いの場がなくなってしまうのでは、という不満もある。既に今年度の当初予算で公園や駐車場などの実施設計費や工事費計6億7,400万円余りが盛られたが、多額の公費の投入が無駄にならないのか心配だ。市民への採算性や整備の実情などの説明が不十分だという声もあり、検討すべき課題は多い。

旧敦賀港線の廃線敷きの活用については、列車を走らせるという案も出されたが、既に一部の線路が外されていることや、門司港レトロ地区での廃線を利用した観光列車の大幅な赤字などを考えれば、敦賀での実現は困難と思う。遊歩道として、一部にツツジや桜などを植栽して、市民が憩えるようにするのが最適ではないか。

交流人口の増加によるまちの活性化を進めるには、大掛かりな整備以外にも、門司港レトロ地区のように民間事業者や市民によるイベントの取り組みを増やしたり、ぐるっと敦賀周遊バスの観光ルートに戦国武将ファンや歴女に人気のある大谷吉継関係の永賞寺や真願寺なども組み入れてはどうかと思う。

敦賀港への今年のクルーズ船の寄港は計 9 回予定され、門司港のほぼ半数。両港とも昨年 204 回寄港した博多港などとは比較にならないほど少ないが、敦賀港が北九州港に学ばなければならないと思った点が幾つかあった。

その一つが、クルーズ船誘致を進める自治体の連携だ。敦賀市は地元の魅力発信や乗客の歓迎などを担っており、敦賀港へのクルーズ船の誘致や受け入れの権限は福井県にあり、北九州市のような他の自治体との連携組織をつくるのは難しいという。しかし、金沢港や青森港などは県の管理であっても、自治体連携を深めている。敦賀市は福井県と協力して、寄港する船の会社を通じて他の寄港地の県や市と情報交換しているというが、金沢港や舞鶴港など他港との連携強化を図り、誘致の数を増やしてもらいたい。

これまで敦賀市では、乗客向けに氣比神宮への参拝や雅楽の鑑賞、書道や折り紙、おぼろ昆布の手すきの体験、商店街での地元製品の販売・展示や免税対応などを実施。11月7日のダイヤモンド・プリンセスの寄港では、氣比神宮の散策や昆布使ったコース料理を楽しんでもらう敦賀の歴史・文化体験ツアーを企画した。モデルコースのため、今回は無料。伝統や地域らしさを生かした取り組みが好評とのことで、今後もさらに喜ばれるような企画を立ててほしい。

<河瀬>

景観、施設、グルメが整備され、「遊んで楽しい、食べて美味しい」がしっかりと実現されていた。これを実現できたのは、年間 400 以上の民間によるイベントの実施や「門司港倶楽部」として民間の協力を得ているのが要因の一つであり、敦賀市も見習うべきと感じた。

<山本武>

「門司港レトロ地区」に関しては、敦賀と同じ「港町」として、元々あった地域資源を大切に、新たなコンテンツを組み合わせることでまちの魅力を高めることに成功していることを肌で感じる事ができた。また、第 1 期、第 2 期と段階を経て、統一性をもって開発・投資を進めたことに加え、今では 400 以上ものイベントが開催されるなど、門司港レトロ倶楽部などをはじめとしたボランティア、民間事業者の協力が得られている点は、敦賀市においても大いに学ぶべき点と感じた。

<松宮>

門司港の近辺には、レトロな（大正時代に立てられた国の重要文化財指定の建物など）が 20 以上建ち並んでいる。一日いても見飽きないくらいの、そして楽しい街並み。食事を楽しめるところもたくさんあった。

<縄手>

門司港レトロに30年前から取り組んでいる事にまずは驚いた。文化財の保護にたくさんの費用がかかっている事、今後も維持費にかなりの費用がかかる事など、たくさんの観光客に来ていただく事がどれだけ大変なのか実感致した。クルーズ船の誘致には時間がかかる事、誘致できたとしてもお金を落として頂く難しさを感じた。今後の敦賀市に寄港したクルーズ船にいかにか敦賀を楽しんで頂くか課題が多く見つかった。規模は違うが、今後の参考となった。

<籠>

クルーズ船誘致の取り組みにおいては、近隣及び共通の目的意識を持つ自治体同士の連携が不可欠であり、他自治体のもつ港のデータ分析らを踏まえ研究し、ポートセールスが実施されている北九州市港湾空港局であった。当市においては福井県の港であることから、観光立国推進基本計画に沿った施策を見守りながら、自治体としてどのような役割を果たすべきか、今後の連携先（自治体、誘致企業、連携協定先など）やローカルFAMトリップの充実策を真剣に考えなければならぬと強く感じた。

門司港レトロ地区の取り組みにおいては、GREEN DESTINATIONS TOP100に選定されるぐらいのメジャーエリアが行える観光施策だと感じた。一方で門司区においても2050年には区人口は5万人台と減少なることが見通され、現在の区高齢化率も39%と非常に高いことなど区運営に問題も抱えている点も直視しなければならない。効果的な観光施策と健全な自治体運営とのバランスは非常に難しいものであり、当市においても適宜の監視を行っていかねばならないと再確認した。