

プロジェクトタイトル	小樽の地域資源としてのフェリー航路の大学生向け活用のための取組：北信越の海運関連企業のインターンシップ企画に注目して
プロジェクト代表者	小林友彦

1. プロジェクトの目的・概要

小樽港は、小樽の物流と観光の結節点である。中でも、小樽—新潟航路は、北海道と中部・関東をつなぐ重要な物流基盤であるし、歴史的経緯からも、北信越地域と小樽の間の人的・物的交流の紐帯は強い。しかしながら、小樽のみならず道内の若年層にとって、フェリーの旅客事業の認知は低調である。また、道内の大学生にとって、就職先として北信越地域の企業への関心が高いとは言いがたい。そこで、本プロジェクトは、国際経済法ゼミ 3 年生による学生主導の企画として、北信越地域と小樽を結ぶ物流・人流の活性化のため、大学生によるフェリーの利用促進について検討した。

2. 具体的な取組内容

フェリーの利用促進にあたっては、インバウンド向けの高級志向の企画もありうるものの、学生の目線から企画するという観点から、国内の若年層への訴求を重視した。特に、LCC と比べてそれほど安いわけではないのに移動時間がかかることを、逆に長所へと転換する可能性に着目した。具体的には、ゼミ生の「自分事」としての関心事項に沿って、「大学生向けの企業インターンシップにフェリー利用を組み込む」ことのフィージビリティに焦点を絞った。まずは小樽港から最も近い寄港地である新潟港付近に所在する企業を対象とすることとし、若年層の首都圏・関西圏への流出が問題となっている新潟の企業が、北海道の学生向けにインターンシップを実施する（またはその逆方向）にあたってフェリーを利用する場合を想定し、その意義と課題の洗い出しが目的となった。

フェリーの利点は、朝早くに到着する点と、宿泊と移動が同時に行われる点にある。道内から新潟へは、空路だと最も早い便でも新潟空港 10 時 45 分着であり、さらに市街地までの移動が必要となる。これに対しフェリーだと、市街地に近接した新潟港に 9 時 15 分に着く。そのため、到着初日に効率的に活動できる。さらに、往路がフェリー利用の場合、小樽港を 17 時に出航した後、宿泊費なしに、船内で説明会やグループワーク等を行える。夕食や朝食時に交流する機会も設けられる。同じ内容で往復とも航空機を利用する場合（前泊費も含む）と比較すると、旅費も低廉になる。

学生主導で、有識者や関係企業にコンタクトを取った。ご協力頂けることとなった新日本海フェリー株式会社様とトキエア株式会社様の課室長クラスの方々とメールや Zoom で協議した結果、株式会社トキエア様のインターンシップの予行演習を、往路はフェリーを利用し、復路はトキエア便を利用して行うという企画を立案した。2 月中旬、トキエア社員様 1 名と本学学生 4 名（3 年生 3 名と 2 年生 1 名）が小樽港に集合して 2 泊 3 日の企画を実施した。

3. プロジェクトの成果及び地域への還元

大学生によるフェリーの旅客利用を促進することは、インバウンドとは異なる形で、観光・運輸業界の活性化に貢献する（社会貢献ビジョン 2030）。さらに、企業と学生の協働による企画立案に取り組むという点で、本学が目指すアクティブラーニングの実践（教育ビジョン 2030）でもある。今回、トキエア様と新日本海フェリー様のご担当者からは、学生視点の貴重な意見が得られた、北海道と新潟を結ぶ公共交通機関としての両社の連携強化にも資した等の高い評価を頂けた。地域資源の価値の道内若年層への訴求と、北海道と密接に関連する他地域との間の人的・経済的な接点の拡大が、北海道経済の活性化に寄与しうることが分かった。引き続き、分析を進めていく。