

「コンベンション都市・松江」を目指して

株式会社 山陰経済経営研究所

研究員 泉 洋 一

はじめに

近年、「コンベンション都市」の形成が都市開発、地域開発、新たな文化の創造などを含む、総合的な地域開発戦略として位置づけられ、様々な取り組みが始まっている。

松江市においても、1フロアでは中四国地方で最大規模の展示場を持つ、島根県立産業交流会館“くにびきメッセ”が建設された。

こうした中で、財中国産業活性化センターでは、松江市及び周辺地域の振興を図るため「松江コンベンション都市づくり基本構想調査」を実施され、当研究所は調査機関として調査実務に当たった。ここでは、財中国産業活性化センターのご了解を得、調査結果の概要を紹介する。

本調査は、松江市のコンベンション施設の集積、歴史や文化の薫り、多様な観光・リゾート資源を活用した「コンベンション都市・松江」を形成するための、コンベンション推進体制および都市基盤を総合的に整備する基本構想を策定したものである。そして山陰の中核都市松江市の拠点性、都市機能の総合的向上に寄与することを意図したものである。

1. コンベンションとは

今日、「コンベンション」は総合的な情報交流の場という広義の概念として世界的に定着している。

一言で定義すると「人が日常的に、物・情報・文化等の共通の目的をもって一定の場所に集合する催し」のことであり、言い換えれば「地域へ人を中心に物・情報・文化等を呼び込むシステム」(国際観光振興会)と認識されるとともに、地域活性化のための有効な手段として位置づけられるようになっている。

コンベンション先進国アメリカで最先端をいくコンベンションセンター『マコーミック・プレイス(McCORMICK PLACE ON THE LAKE)』を有するシカゴは、「まるで油田を持っているようなものだ」と評されている。アメリカやヨーロッパのみならず、我が国の多くの都市がコンベンション都市を標榜し、その運営に力を入れている所以である。

表1 コンベンションの具体的例示

(1)大会・会議	一般に、コンベンション (Convention)、コンGRESS (Congress)、コンファレンス (Conference) と呼ばれ、学界・業界の代表が一堂に会し共通の目的をもって討議するもの。年次大会、総会はその代表的なものである。
(2)研修会・討議会・講演	セミナー、シンポジウムといわれるもの、研究発表会や講演を中心に発表者・講師と参加者間で討論・討議を展開するもの。社会全般に専門化傾向が進展するに伴い、この種の会合が増加している。
(3)見本市・展示会	フェア (Fair)、エキジビション (Exhibition)、トレードショー (Trade Show) にあたるもので商品・製品の展示を主体として、一般へのPR、あるいは業者との商談を目的としている。
(4)イベント	万国博や海洋博に代表される催事的色彩の濃い、大規模なもの。日本の祭りもこの範疇に入る。
(5)祝賀会等	いわゆるセレブレーション (Celebration) と呼ばれるもので、企業の記念祝賀パーティー、政党のパーティー等が代表的な例である。

2. コンベンションの効果

このように、コンベンションが地域活性化の有効な手段として注目を浴びている理由は、コンベンションが地域社会に及ぼす波及効果が極めて大きいことにあり、その効果を大別すると、社会的波及効果と経済的波及効果に分けられる。

(1) 社会的波及効果

社会的波及効果の第1点は、交流の増加による相互理解、国際交流の進展である。コンベンションを通じた人的交流の増加が、こうした効果をもたらすと同時に、地域をアピールし、地域のイメージアップ効果をもたらすことになる。

第2点は、情報集積の効果である。コンベンションの参加者は観光客と異なり、ひとり一人が情報・ノウハウを持っている。コンベンションは、この情報・ノウハウを直接交換するシステムであり、開催都市には情報・ノウハウが集積し、地域文化水準の向上が図られる。そして、それが地域の魅力アップにも大きな効果を生むものと考えられる。

第3点は、都市環境の整備効果である。コンベンションは都市の魅力を売り込んでいくものである。したがって、都市の文化、美観を形成していかなければならず、必然的に都市環境の整備、市民のホスピタリティの向上をもたらす。

(2) 経済的波及効果

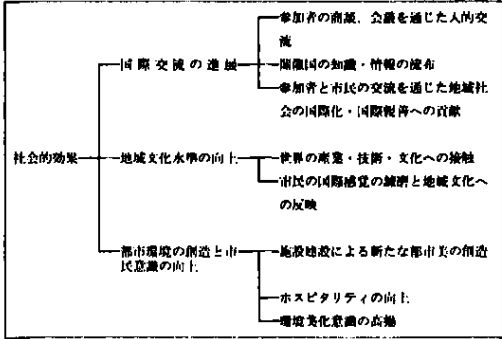
経済的波及効果は、施設建設による効果とコンベンション開催による効果の二面からとらえることができる。このうち施設建設による効果は一過性のものであるが、コンベンション開催による効果は、幅広い分野に渡り継続的にもたらされ、長期的に地域に与える効果は大きい。

コンベンション開催による支出の流れは、図3、図4のようにとらえられ、コンベンション開催による経済的波及効果は、特に第3次産業を中心に幅広い分野に渡っていることが分かる。

参加者2千人のコンベンションのモデル開催例を設定し、島根県における経済波及効

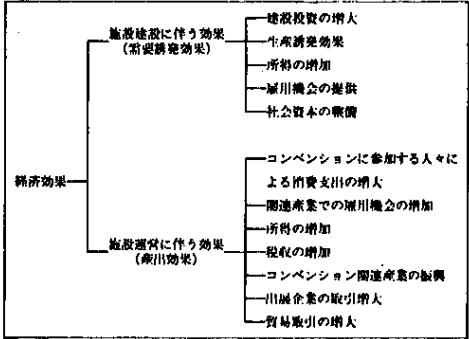
果を産業連関表を用いて推計すると、一次波及効果と二次波及効果を併せた経済波及効果は1億74百万円となり、最終需要額（直接効果）に対し1.57倍の生産誘発効果をもたらすものと推計される。

図1 コンベンションの社会的波及効果



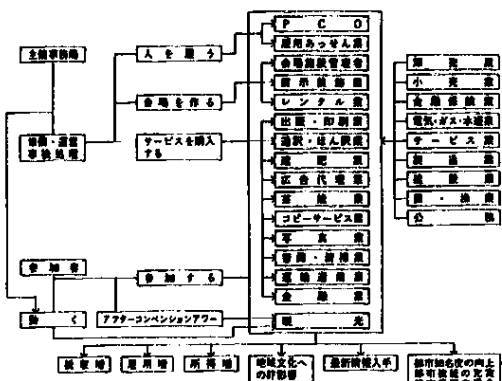
資料：福岡市コンベンションシティづくり

図2 コンベンションの経済的波及効果



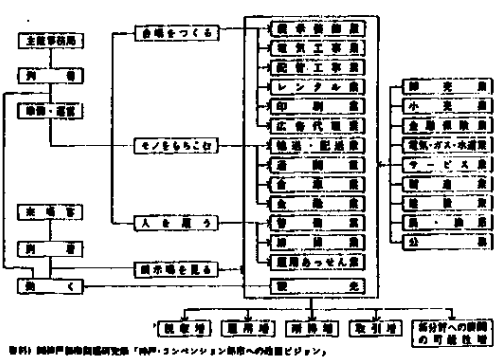
資料：福岡市コンベンションシティづくり

図3 会議・大会等支出の流れ



(注)「P.C.O.」とは、Professional Congress Organizers の略文字をとったもので、「国際会議・コンベンションなどを専門的かつ総合的に企画運営し、そのサービスを担う個人及び法人」と定義されている（日本P.C.O.協会）。

図4 見本市・展示会支出の流れ

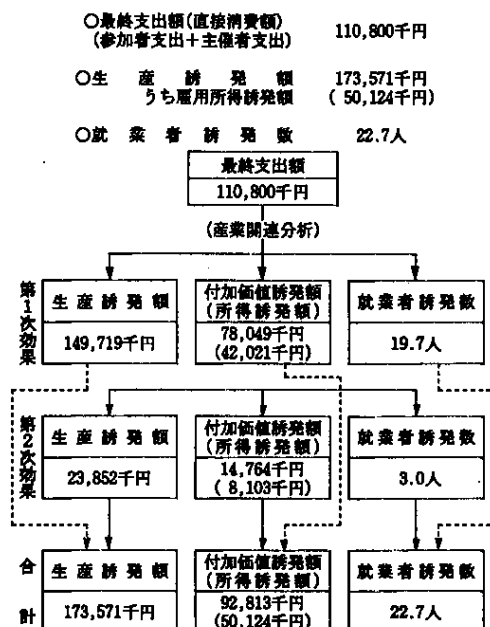


資料：福岡市都市圏開発局「内市・コンベンション誘致への経費シミュレーション」

表2 モデル開催例の設定

①会議参加者	2,000人(うち宿泊8割、1,600人)		
②開催期間	2日間		
③参加者支出	90,800千円(宮崎コンベンションビューロー コンベンション参加者アンケート調査等を参考に設定)		
内 訳	宿泊を伴う参加者支出	日帰り参加者支出	参加者総支出
宿 泊 費	21,000円×1,600人 =33,600千円	—	33,600千円
飲 食 費	12,000円×1,600人 =19,200千円	5,000円×400人 =19,200千円	21,200千円
交 通 費	5,000円×1,600人 =8,000千円	2,000円×400人 =800千円	8,800千円
土 産 第	10,000円×1,600人 =16,000千円	2,000円×400人 =800千円	16,800千円
そ の 他	6,000円×1,600人 =9,600千円	2,000円×400人 =800千円	10,400千円
合 計	54,000円×1,600人 =86,400千円	11,000円×400人 =4,400千円	90,800千円
④主催者関連支出	20,000千円		
内 訳	(支出の流れは、財団法人観光振興会「国際会議の運営手引き」等を参考に推計)		
印 刷 業	1,380千円(6.9%)		
商 業	500千円(2.5%)		
不 動 産 業	2,080千円(10.4%)		
運 輸 業	1,900千円(9.1%)		
通 信 業	540千円(2.7%)		
サ ー ビ ス 業	13,060千円(65.3%)		
そ の 他	540千円(2.7%)		

図5 島根県におけるコンベンション開催による経済波及効果



3. 我が国におけるコンベンションへの取り組み状況

このようなコンベンションへの取り組みは、我が国でも既に幾つかの都市で始まっている。

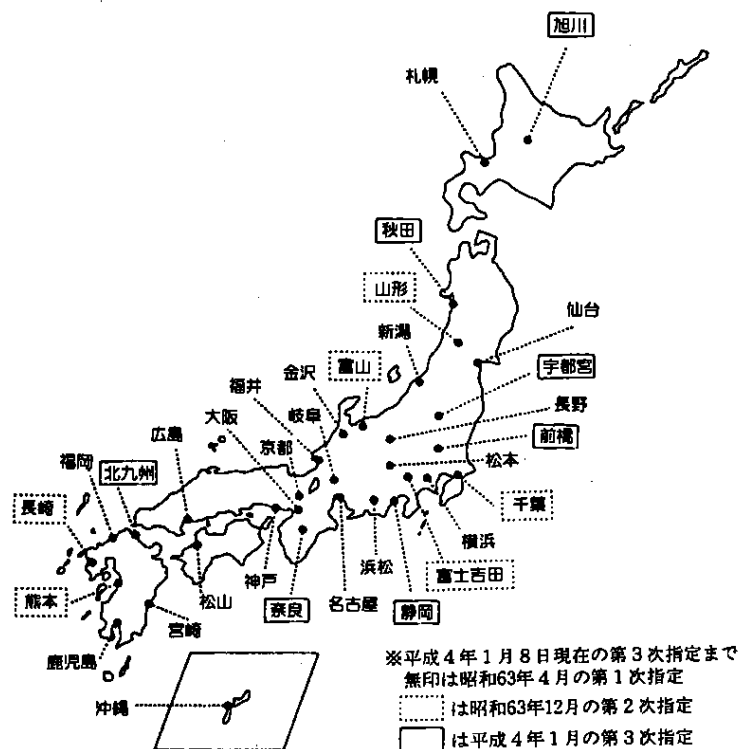
我が国のコンベンションへの取り組みは、1960年代から会議誘致を目的としたものはあったが、地域を挙げてのものは1980年代に入ってから神戸市の対応が全国的先駆けになったと見られている。

その後、1985年に推進組織の財団法人化第1号として、財団法人コンベンションビューローが設立されたのを始めとして、各地に相次いで財団法人のコンベンションビューローが設立された。

そして現在、1986年に運輸省が打ち出した「国際コンベンションシティ構想」により、全国33都市(平成4年1月現在、平成4年12月に別府市が追加指定となっている)が「国際コンベンションシティ」に指定されている。

しかしながら、我が国のコンベンション推進体制は欧米に比べると未成熟で、いずれの都市でも推進体制の確立を模索している段階である。

図6 国際コンベンションシティ指定都市



4. 松江市におけるコンベンション都市づくりの意義

一方、松江市の産業構造をみると、第3次産業のウエイトが非常に高いことが特徴である。中でも商業都市としての色彩が濃い。

しかしながら、近年の状況を見ると、小売業では激化する都市間競争にやや遅れをとっており、卸売業でも中国横断自動車道米子道の開通等により県外資本との競争激化が予想される。また、製造業についてみても、企業誘致実績で山陰の他地域にも大きく遅れをとるなど、集積が希薄で停滞傾向にある。

こうした松江市の産業構造の特徴、我が国経済の「ソフト化・サービス化」という現象を照らし併せてみた場合、松江市の地域経済を活性化させ、市民の豊かな暮らしを実現するための方向として、第3次産業を中心に地域経済への波及効果の大きいコンベンションの推進が考えられる。

さらに、高度情報化社会になりつつある現在、製造業にとってもコンベンションは情報・ノウハウの蓄積、商談、交流、情報発信等の場所として重要な意味を持つ。すなわちコンベンションの推進は工業振興にも結びつき、製造業の高度化、高付加価値化推進による工業集積の促進と相まって、当地域の産業基盤強化に繋がるものと思われる。

また、対岸諸国との交流が期待されるなか、松江市が山陰地方の対岸交流拠点としての役割を担うことも大きな意味がある。

こうした意味から、“くにびきメッセ”の建設を契機に、また、これを活用する意味からも、松江市が持つ特徴、資源、能力を活かした、都市の将来像として、コンベンション都市づくりの推進を提案した。

5. コンベンション都市づくりの課題

それでは、松江市が本格的なコンベンション都市として成功するためには、どのような課題があるのだろうか。

松江市は、くにびきメッセ、島根県民会館、松江市総合文化センター等のコンベンション施設や多様な観光・リゾート資源など、コンベンション都市としての一定の資源を有してはいるものの、十分であるとは言えない。

そこで、松江市と主要な国際コンベンションシティ（18都市を任意に抽出）との比較を行い、その都市基盤の課題について検討した。

(1) 交通アクセス

コンベンションの成立にとって基本的な要件は立地であるが、その中でも交通アクセスの利便性は重要な条件となる。特に発地が全国レベルのものになると交通ネットワークの密度が要求される。

松江市と主要18都市の一日交流可能人口比率（総人口に占める3時間で到達可能な人口割合）をみると、明らかに見劣りするのが松本市、松江市、長崎市の3都市であり、全国レベルのコンベンション開催には大きなハンディになるものと思われる。この3都市に共通するのは新幹線ネットワークから外れていること、当該ブロックの中核都市との時間的距離が遠いことが挙げられよう。

また、スムーズな市内交通アクセスを確保することも必要である。

(2) 宿泊機能

松江市の一定以上の水準を備えた客室の総量（日本ホテル年鑑、日本ホテル協会会員ホテルガイドによる）は、岐阜市、松本市、福井市のそれを上回っており、観光都市という性格から人口規模の割りに集積しているとの見方もできる。しかし、その他の都市と比較すれば半数程度の低水準であり、コンベンション都市としては不十分であると言わざるを得ない。特に、スイートルームについては2室しかなくグレードの高い客室は絶対的に不足している。

また、松江市のホテルはビジネスホテルが中心となっており、都市機能の一部と化した都市型ホテルも松江市に不足しているものの一つである。

(3) コンベンション施設

松江市の主要コンベンション施設をみると、コンベンションの3点セットと言われる

会議施設、展示施設、宿泊施設（ホテル等）の要素を全て備えた施設、あるいは地区はない。

今後、くにびきメッセ、島根県民会館等の中核的施設を中心に、分科会会場やレセプション会場等となる、各々の施設を有機的に結びつけ、コンベンションの運営がスムーズに行えるシステムをいかにして確立するかが課題である。

(4) コンベンション支援体制

松江市においても、ビューロー活動および産業交流会館の管理・運営を目的に働くにびきメッセが設立されているが、今後、働くにびきメッセが本格的なビューロー活動を展開するに当たっては、松江市でのコンベンション開催の大きな誘因になるような支援活動の実施が必要である。

表3 主要都市のホテルの現状

都市名	ホテル数 (日本ホテル 年鑑)	客室数 ()内スイート ルーム数	収容人員	日本ホテル協会 会員ホテル数	客室数 ()内スイート ルーム数	収容人員
札幌市	54	11,162(122)	18,672	13	3,939(37)	6,643
仙台市	33	5,337(56)	7,229	8	1,490(28)	2,229
横浜市	35	6,279(93)	10,829	10	1,183(71)	2,212
金沢市	27	3,428(21)	5,564	6	948(17)	1,576
福井市	7	916(7)	1,225	3	259(4)	336
松本市	9	947(3)	1,369	0	0(0)	0
岐阜市	9	1,108(21)	2,080	2	240(8)	886
名古屋市	56	11,173(116)	15,210	12	3,883(82)	5,840
大阪市	90	24,144(328)	24,428	25	10,535(247)	16,296
神戸市	27	5,401(78)	9,278	6	1,877(32)	3,385
松江市	10	1,367(2)	1,863	1	148(2)	361
広島市	30	5,367(22)	7,309	9	2,364(23)	3,391
松山市	16	2,516(16)	3,843	3	494(4)	729
北九州市	18	2,318(19)	3,378	3	372(9)	489
福岡市	36	8,916(56)	12,793	11	2,803(34)	4,484
長崎市	19	2,444(30)	4,046	5	713(11)	1,301
宮崎市	14	2,348(16)	4,844	5	981(11)	2,922
鹿児島市	18	2,712(22)	4,043	4	1,101(18)	1,789
那覇市	20	3,906(101)	8,008	8	2,267(56)	4,890

資料) 日本ホテル年鑑1992年版
 続日本ホテル協会会員ホテルガイド1992. 7

表4 主要都市の交通基盤

	日・交通可 能人口比率 (%)	空				港 (平成2年度)				新 幹 線	高 速 道	港		湾
		名 (種別)	空 港 機 能	路 線 (便数)	年 間 旅 客 数 (人)	乗 入 れ 定 期 航 空 会 社	最 大 機 種	市 内 ア ク セ ス	速 路			名 (種別)	港 機 能	
札幌市	30.3	千歳空港 (共用)	税・出入国・ 検・動検・補検	23路線 (111便/日)	12,730,339	JAL/ANA/JAS ANK	B-747	電車36分	無	有	有	(小樽港) (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
仙台市	72.6	仙台空港 (第2種)		8路線 (16便/日)	1,472,627	ANA/JAS	B-767	バス50分	有	有	有	塩釜港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
横浜市	80.8	東京国際空港 (第1種)	税・出入国・ 検・動検・補検	38路線 (244便/日)	38,090,634	JAL/ANA/JAS ANK/SWL	B747-400	電車60分	有	有	有	横浜港 (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
金沢市	57.8	小松空港 (共用)	税・出入国・ 検・動検・補検	4路線 (9便/日)	1,621,410	JAL/ANA ANK	B-747SR	バス55分	無	有	有	金沢港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
福井市	52.3	小松空港 (共用)	税・出入国・ 検・動検・補検	4路線 (9便/日)	1,621,410	JAL/ANA ANK	B-747SR	バス60分	無	有	有	福井港 (重)		湾
松本市	(37.9)	松本空港 (第3種)		1路線 (2便/日)	55,276	JAS	YS-11	バス25分	無	有	有			湾
岐阜市	84.3	(名古屋)空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	16路線 (34.5便/日)	3,783,100	JAL/ANA/JAS	B-747SR	バス60分	有	有	有	(名古屋港) (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
名古屋市	85.7	(名古屋)空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	16路線 (34.5便/日)	3,783,100	JAL/ANA/JAS	B-747SR	バス45分	有	有	有	(名古屋港) (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
大阪市	80.3	大阪国際空港 (第1種)	税・出入国・ 検・動検・補検	28路線 (143便/日)	16,993,694	JAL/ANA/JAS ANK	B747-400	バス30分	有	有	有	大阪港 (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
神戸市	70.1	(大阪)空港 (第1種)	税・出入国・ 検・動検・補検	28路線 (143便/日)	16,993,694	JAL/ANA/JAS ANK	B747-400	バス40分	有	有	有	神戸港 (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
松江市	39.5	出雲空港 (第3種)		4路線 (11便/22便/日)	464,529 (940,556)	JAS/(ANK)	DC-9-81	バス35分	無	無	無	(境港) (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
広島市	64.6	広島空港 (第2種)		5路線 (15便/日)	1,969,740	JAL/ANA/JAS ANK	A300	バス30分	有	有	有	広島港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
松山市	64.7	松山空港 (第2種)		7路線 (22便/日)	2,256,094	JAL/ANA/JAS SWL	B-767	バス20分	無	無	無	松山港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
北九州市	(60.3)	福岡空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	18路線 (86便/日)	11,197,982	JAL/ANA/JAS ANK	B747-400	バス90分	有	有	有	北九州港 (特重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
福岡市	60.3	福岡空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	18路線 (86便/日)	11,197,982	JAL/ANA/JAS ANK	B747-400	バス15分	有	有	有	博多港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
長崎市	29.9	長崎空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	8路線 (23便/日)	2,220,703	ANA/JAS/ANK	B-747SR	バス60分	無	有	有	長崎港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
宮崎市	58.4	宮崎空港 (第2種)		3路線 (28便/日)	2,527,751	ANA/JAS	A300	バス20分	無	有	有	宮崎港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
鹿児島市	47.5	鹿児島空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	16路線 (59便/日)	5,051,845	JAL/ANA/JAS ANK/JAC	B747-400	バス60分	無	有	有	鹿児島港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾
那覇市	31.0	那覇空港 (第2種)	税・出入国・ 検・動検・補検	23路線 (69便/日)	7,111,045	JAL/ANA/JAS ANK/SWL	B747-400	バス20分	無	無	無	那覇港 (重)	税・出入国・ 検・動検・補検	湾

(注) 松江市の()内便数、()内年間旅客数は米子空港と合わせたもの。(重)=重要港湾、(特重)=特定重要港湾、

税=税関、出入国=出入国港、検=検疫港、動検=動物検疫、補検=植物検疫。

資料) 数字でみる航空 1992

日本の港湾 1989

6. アンケートからみたコンベンション都市づくりの課題

次に、松江コンベンション都市づくりの基本戦略を考える上での参考とするため、全国を地区とする業界団体および松江市周辺の高等教育機関の教官を対象とした、コンベンションに関するニーズ調査を行い、分析した。

(1) コンベンションに関するニーズ調査

調査対象の各業界団体で、最近1年間に平均5.7回の会議・大会が開催されており、定期総会・大会の地方都市での開催ニーズはかなりあると考えられる。しかし、現状ではこれらの団体の松江市に対する関心度はあまり高くない。この結果からも、松江市のコンベンション開催地としての魅力を高めていく必要があることが明らかである。

こうした中、主催者がコンベンション開催に当たって最も重視する点を見ると「施設・宿泊の確保」と「開催地までの交通アクセス」である。また、支援を望む点も「施設・宿泊情報の提供」「会場・宿泊手配の代行」であり、主催者の必要としている情報を的確に提供し、迅速に手配を行える仕組みを作ることが、松江市でコンベンションを開催する大きな魅力になるものと思われる。

そして、もう一つ重要な点は、誘致に際して支部・会員といった地元関係機関の受け入れ、協力が必要条件になることである。地元関係機関へのPRおよび支援も誘致成功のポイントとなろう。

一方、見本市・展示会については、生産地や大消費地、あるいは全国各地からの参加

図7 開催場所

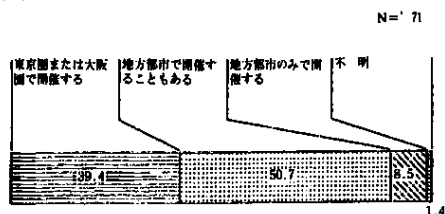


図9 開催場所選定の際重視する点(複数回答)

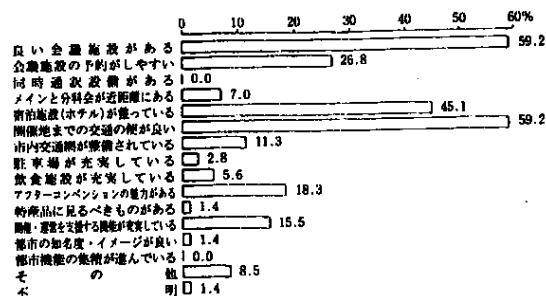


図8 開催候補地としての松江市への関心

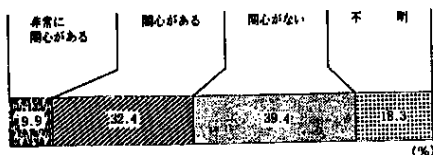
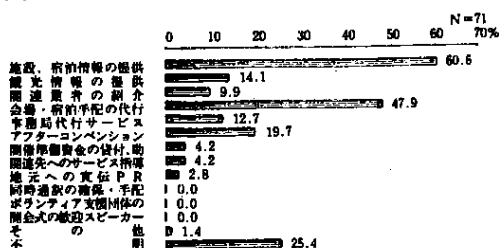


図10 コンベンション推進機関に望む点(複数回答)



が至便である東京圏・大阪圏の決まった会場で開催するという団体が多く、地方での開催には消極的である。産業交流会館のメッセ機能を活用するには、まず、当地域を営業エリアとする地元の需要を掘り起こしていく必要がある。

(2) 松江市への学会の誘致可能性調査

松江市周辺の高等教育機関の教官は、1年間に平均4回の学会に参加している。そして、松江市にはこうした学会の開催場所としての魅力が「ある」とする人が7割以上に達しており、松江市での学会開催ニーズは非常に大きい。

しかし、本アンケートによれば松江市での学会開催のためには、クリアする必要があるいくつかの課題が読み取れる。

第1点は、会議施設の問題である。学会の開催には多いもので15～20会場程度の分科会会場が必要であるが、松江市には全体会議の会場はあっても、それだけの分科会会場を1ヵ所あるいは近接した距離の内に提供できる施設がなく、分科会会場の確保とスムーズな運営（会場間の移動等）が大きな課題である。

第2点は、高等教育機関の集積が少なく、学会受け入れのための事務局体制がつかれないという点である。学会を開催する場合、受け入れる地元の教官にとって、会場・宿泊等の手配を含めて事務局となる必要があり、当地ではこれが大きな負担となっているようである。したがって、諸々の手配・事務処理をサポートする機能が必要である。

第3点は、資金的支援に対する要望が強い点である。多くの学会を誘致するためには、資金的支援制度の創設・充実が必要である。

表5 学会への年間平均参加回数

	サンプル数	平均(回)
全 体	103	3.95
法 文 学 部	24	2.50
教 育 学 部	17	3.35
理 学 部	13	4.23
農 学 部	15	3.67
医 学 部	19	7.63
工 学 科	15	2.33

図12 学会誘致のために充実すべき点

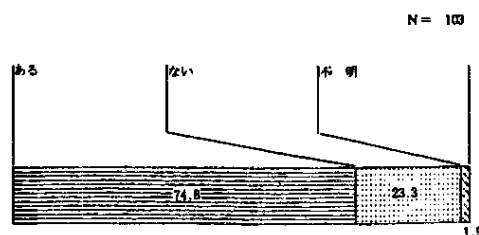


図11 学会開催地としての魅力

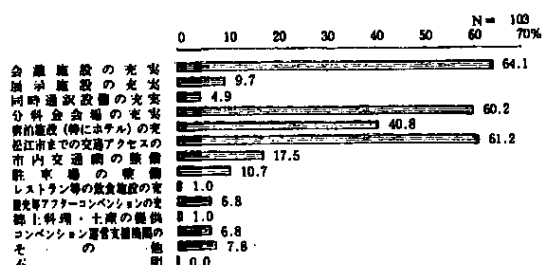
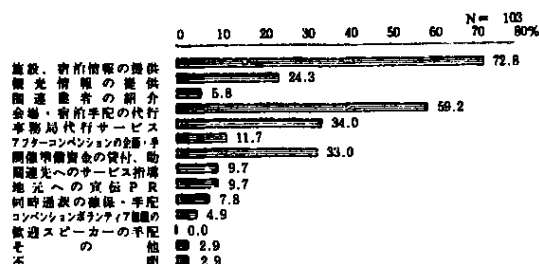


図13 推進機関に望む点



7. 松江市の目指すべきコンベンション都市のタイプ

前記のような課題を持つ松江市であるが、もう一点、コンベンション都市づくりを考えるに当たって、松江市がどのタイプのコンベンションに適しており、どのようなコンベンション都市を目指すべきなのかを明らかにする必要がある。

その点について、「国際コンベンション振興システム調査」(㈱国際観光振興会)の「コンベンション・ステロタイプの立地条件」を参考に、現在の松江市の立地条件・都市機能等から判定した。

その結果、松江市は「観光資源」「都市アメニティ」「レクリエーション資源」等の条件は良いが、「都市規模」「生産・流通」「空港」「ホテル」「学術・研究機関」等の条件の評価が低い。

こうした立地条件から判断すると、松江市が目指すべきコンベンション都市のタイプとしては、「ツーリズム(観光・アフターコンベンション)」が楽しめ、「コンgres(会議・大会)」系のコンベンションを開催する魅力にあふれた、『コンgres&ツーリズム』型のコンベンション都市』が望ましい。

8. コンベンション都市づくりの基本方針

以上みてきた、松江市の課題、ニーズ調査、目指すべきコンベンション都市のタイプを踏まえ、松江市のコンベンション都市づくりの基本的な方針として、次の5つの柱を提言した。

(1) 都市全体での支援体制の確立

『コンベンション都市づくり』は、松江市の将来を展望した総合的な都市づくりの中で展開されるべきものであり、都市そのものを売り込んで行くものであることから、行政、産業界、市民など地元各界のコンベンションに対する理解と協力が必要不可欠である。

つまり、松江市全体がコンベンションを積極的に受け入れ、地域外からコンベンション参加者を「もてなす(ホスピタリティ)」とともに、主催者の負担を軽減するための地元としての十分な協力体制を整備する必要がある。

(2) コンベンション受け入れ・運営体制の整備

「都市全体での支援体制」と並んで、コンベンション都市として必要不可欠なもう一つの柱が、「充実したコンベンション受け入れ・運営体制」である。逆に言えば、しっかりしたコンベンション受け入れ・運営能力がなければ、コンベンション都市にはなれない。

今後、松江市が激しい都市間競争に打ち勝つためには、コンベンション主催者、参加者のニーズにより応えた、他にない、サービスを提供する必要がある。

(3) コンベンション関連産業の組織化

地域活性化という目的の達成のためには、コンベンションによってもたらされる経済的・社会的効果を最大限に享受することであるが、コンベンションの運営には独特のノウハウが必要で、地域のコンベンション関連産業が十分に成熟していない初期段階では、東京の企業が参入してコンベンションの開催・運営を請け負う割合が高く、コンベンションの効果が地域外へ流出することになりかねない。したがって、出来るだけ早い段階から関連する分野の企業を組織化し、コンベンション運営のノウハウを蓄積し、地元発注率を高めることが必要である。

(4) 松江らしさを演出する都市環境の整備

コンベンション都市として、「都市」そのものを商品として売り込み、地域外から人々を呼び込むためには、質の高い都市環境が必要であり、それが高い評価を生み、リピーターの増加にも繋がる。

松江市をコンベンション都市として活性化させて行くための、質の高い、松江らしさを演出する都市環境整備が必要である。

(5) コンベンション都市を支える基盤の整備

松江市のコンベンション都市づくりという、長期的展望に立ち、他都市に比べ見劣りする立地的ハンディを、計画的に整備することにより克服する必要がある。

9. 松江コンベンション都市づくり基本戦略

そして、この五つの基本方針に基づき、次ページのフローに示した、より具体的な基本戦略、想定されるプロジェクト提案した。

主なプロジェクトを挙げると、都市全体での支援体制の確立については、コンベンション都市づくりを支援する組織・システムをつくるための「松江コンベンション都市づくり推進協議会（仮称）の設立」、都市のホスピタリティ充実のための「くにびきガイド（仮称）登録制度の導入」、戦略的PR体制を確立するための「友好市民制度の創設、ゲストハウスの設置」など。

コンベンション受け入れ・運営体制の整備については、「コンベンション関連情報システム『くにびきネットワーク（仮称）』の構築」など。

コンベンション関連産業の組織化については、「コンベンション運営・企画会社『松江コンベンションサービス（仮称）』の設立」など。

松江らしさを演出する都市環境の整備については、「JR松江駅前周辺の再開発」「城山、武家屋敷および宍道湖岸の遊歩道化」「リバータクシーの運行」など。

コンベンション都市を支える基盤の整備については、「大型都市ホテルの誘致、建設」「くにびきメッセ周辺のコンベンションコンプレックス形成」「分科会会場施設の建設」などを提案している。

おわりに

本調査では、松江市のコンベンション都市づくり戦略について、地域が一体となって、コンベンションの開催・運営を支援するソフト面、および都市基盤の整備について提言を行った。

コンベンションの推進については、「ハードが先か、ソフトが先か」という議論もあるが、両者のバランスのとれた整備がなされ、推進の両輪となることが最も理想的であり、今後、松江市が厳しい都市間競争に打ち勝つためには、まず具体的行動を起こすことが重要である。

そのため、まず「コンベンション都市づくり宣言」を行い、コンベンションを松江市の産業のひとつとして明確に位置づける。そして、官・民一体となった「コンベンション都市づくり推進協議会（仮称）」により施策を立案し、それを松江市の「都市づくり」に反映させるといった、都市全体でのコンベンション都市づくりへの取り組みが望まれる。

図14 基本戦略プロジェクト推進イメージ

