

わが国におけるクルーズ船の寄港に適する港の選定と
誘致方策に関する研究

令和元年 9月

寺 口 敬 秀

目次

第1章 研究背景

1-1. わが国の港の整備状況	2
(1) 港の分類と整備状況	
(2) 港における多目的利用改修事例	
(3) 港を核とした地域振興に向けた制度	
(4) 港の多目的利用、活性化に向けた新たな取り組み	
1-2. わが国におけるクルーズ産業の動向	6
(1) クルーズ船の寄港状況	
(2) わが国におけるクルーズの歴史	
(3) 日本のクルーズ人口	
(4) クルーズ振興に関する政策と取り組み	
(5) クルーズ船に関連する条約・規制	
1-3. クルーズの定義・種類、およびクルーズ旅行の特徴	14
(1) クルーズの定義	
(2) クルーズ船の分類	
(3) 現在運航している日本船社のクルーズ船	
(4) クルーズ船が寄港できる港	
1-4. 海外におけるクルーズ産業の動向	17
(1) 世界のクルーズ人口	
(2) クルーズ船社の動向	
(3) クルーズ船の大型化	
(4) アジアにおけるクルーズ市場の状況	

第2章 研究目的と既往研究の整理

2-1. 研究目的	24
2-2. 既往研究の整理	25

第3章 わが国におけるクルーズ船寄港地の分析

3-1. 寄港地の分布状況	28
(1) 寄港回数上位行の分布	
(2) 地域ごとの寄港回数変化	
(3) 1港あたりの寄港回数	
(4) 寄港回数の増減状況	
3-2. 寄港している港の規模分析	32
(1) 港湾と漁港の寄港実績比較	
(2) 港湾の種類による寄港状況	
(3) 漁港の種類による寄港状況	

3-3. クルーズ船に関連する港湾施設と上陸方法	34
(1) 関連する施設	
(2) 上陸方法	

第4章 クルーズ船寄港候補地の選定方法の提案

4-1. 寄港魅力度の概念と算出方法	38
4-2. 観光魅力係数の算出方法	39
(1) 観光魅力係数の計算式	
(2) 観光要素の違いによる重みづけの考え方	
(3) 港から観光地までの距離に応じた重みづけの考え方	
4-3. 海上アクセス優位係数の算出方法	41
(1) 海上アクセス優位係数の計算式	
(2) 港からアクセス起点までの距離に応じた考え方	
(3) アクセス起点の利用者数を加味した重みづけの考え方	
4-4. 算出結果のスムージング	43
4-5. 既存評価手法との違い	44

第5章 東日本における寄港魅力度の算出結果

5-1. 調査対象地	46
5-2. 観光魅力係数の算出	46
(1) 北海道の観光魅力係数	
(2) 本州東日本の観光魅力係数	
5-3. 海上アクセス優位係数の算出	52
(1) 北海道の海上アクセス優位係数	
(2) 本州東日本の海上アクセス優位係数	
5-4. 寄港魅力度の算出	57
(1) 北海道の寄港魅力度	
(2) 本州東日本の寄港魅力度	

第6章 地域におけるクルーズ船の評価や誘致に対する意識の差異

6-1. 市町村に対するアンケート調査	66
(1) 調査対象地の選定と調査方法	
(2) 寄港実績のある市町村に対する調査結果	
(3) 寄港実績の無い市町村に対する調査結果	
6-2. 漁業協同組合に対するアンケート調査	83
(1) 調査対象地の選定と調査方法	
(2) 寄港実績のある漁業協同組合に対する調査結果	
(3) 寄港実績の無い漁業協同組合に対する調査結果	
6-3. アンケート調査結果のまとめ	90
6-4. 関連団体に対するヒアリング調査	91

(1) 調査対象地の選定と調査概要	
(2) 網走市	
(3) 小樽市	
(4) 岩内町	
(5) 江差町	
(6) 函館市	
(7) 室蘭市	
(8) 苫小牧市	
(9) 釧路市	
(10) 根室市	
(11) 羅臼町	
(12) ひやま漁業協同組合	
(13) 函館地区クルーズ振興協議会	
(14) 釧路地区クルーズ振興協議会	
6-3. 関連団体に対するヒアリング調査結果のまとめ	161

第7章 全国における誘致活動の実態と寄港に向けた取組

7-1. 調査対象地の選定と調査方法	164
7-2. ヒアリング調査結果	165
(1) 舞鶴港	
(2) 鳥羽港	
(3) 新宮港	
(4) 宇野港	
(5) 宇和島港	
(6) 別府港	
(7) 細島港	
(8) 油津港	
(9) 佐世保港	
(10) 長崎港	
7-3. 先進事例における取り組みおよび課題点などのまとめ	239

第8章 まとめ

8-1. 今後のクルーズ振興に向けた課題と提言	242
8-2. 総括	243

引用・参考文献

第 1 章 研究背景

第1章 研究背景

1-1. わが国の港の整備状況

(1) 港の分類と整備状況

日本は総延長距離約 34000km の海岸線を有しており、その沿岸には、港湾が約 1000 港、漁港が約 3000 港、計 4000 か所にもおよぶ海港が建設されている。これらの海港のうち、国土交通省が管轄する港湾は、港湾法によって避難港を含めその目的ごとに 6 つに分類される。また水産庁の管轄である漁港は、漁港漁場整備法によって 5 つの種類に分類される。なお、本研究では港湾および漁港をまとめて「港」として扱うこととする。

【港湾の分類】(2019年4月1日時点)¹⁾

①国際戦略港湾 (5港)

長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの。

②国際拠点港湾 (18港)

国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。

③重要港湾 (102港)

国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。

④地方港湾 (807港)

国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾。

⑤56条港湾 (61港)

港湾区域の定めがなく、港湾法第56条に基づき都道府県知事が公告した水域。

⑥避難港 (35港)

暴風雨に際し小型船舶が避難のため停泊することを主たる目的とし、通常貨物の積み卸し又は旅客の乗降の用に供せられない港湾で、政令で定めるもの。現状、避難港は全て地方港湾となっている。

【漁港の分類】(2018年4月1日時点)²⁾

①第1種漁港 (2069港)

その利用範囲が地元の漁業を主とするもの。

②第2種漁港 (524港)

その利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属しないもの。

③第3種漁港 (101港)

その利用範囲が全国的なもの。

④特定第3種漁港 (13港)

第3種漁港のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるもの。

⑤第4種漁港（99港）

離島その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの。

このように、数多く整備された港はわが国の産業や経済を支える重要な沿岸部の物流・人流の拠点である。しかし、物流の発展に伴い、市民が港に近づくことができる場所も限られるようになってきてしまった。一方で、近年は産業構造や物流環境、漁業を取り巻く環境の変化に伴い、地方に点在する中小港湾や漁港の中には、低・未利用空間が増大し、本来の役割を果たせないまま遊休化しているところも少なくない。これらの港湾や漁港は放置するのではなく、空間を多目的に活用していくことが、今後の地域振興において求められている。

（2）港における多目的利用改修事例

各自自治体においても、港の利用用途の減少や施設の遊休化を受け、港やその周辺を市民開放に向け再整備を行う例が多くある。以下にそのいくつかの例を紹介する³⁾。

① 長崎港

長崎港は、高度経済成長に伴い、特に水際線に立地していた造船所関係施設、倉庫群、漁業関係施設等の施設群により、市民が気軽に水辺を楽しめる空間とはなっていなかった。しかし、20世紀後半からの産業構造の転換が求められるようになり、「ナガサキ アーバン ルネサンス 2001 構想」がまとめられ、ベイエリアの親水空間創出として旅客船ふ頭や緑地、フィッシャーマンズワープ整備など、内港地区再開発事業を実施した。その結果、「水辺の森公園」「出島ワープ」等水際線の空間が、市民生活により近い施設として生まれ変わった（写真-1-1-1、写真-1-1-2）。



写真-1-1-1 出島ワープ



写真-1-1-2 水辺の森公園

② 今治港

今治港は、瀬戸内しまなみ海道の開通により、航路が大幅に減少した。さらに、港周辺に来訪者や市民を集客できる施設がないことから、航路利用者の減少に伴って今治港での賑わいが失われていた。そこで、2008年（平成20年）に賑わいや交流を生み出すための施設整備や仕掛けづくりをまとめた「みなと再生構想」を作成し、「交通」の港から「交流」の港へ、というコンセプトのもと、再開発整備が進められ、プレジャーボートやヨットが気軽に立ち寄ることができる「いまばり海の駅」を平成22年7月に開設した。この他にも、マーケットや展望テラスでのウェディング等のイベント開催により、賑わいが創出されている。

② 千葉港

千葉港は小規模な工場や倉庫が集積する地区であったが、京葉線からの千葉都心の玄関口でも

あることから、商業・業務地区への土地利用転換を目的として、1993年度（平成5年度）から2007年度（平成19年度）にかけて土地区画整理事業が実施された。その事業の一つとして、2016年（平成28年）に隣接する市有地を活用し、民間集客施設に旅客船ターミナル機能を兼ね備えた「旅客船ターミナル等複合施設」を整備した。さらに、旅客船さん橋の整備に合わせ、船舶誘致や旅客船利用のニーズ把握のため運行実験を実施し、2016年（平成28年）4月より千葉港を拠点とする旅客船が運航開始された（写真-1-1-3、写真-1-1-4）。



写真-1-1-3 千葉港



写真-1-1-4 遊覧船乗り場

（3）港を核とした地域振興に向けた制度

港は本来、物流や漁業などの産業が主な利用用途となっているが、近年は港の多目的利用、市民の交流の場、都市との交流の場として活用し、地域振興に繋げるための取り組みを行っている場所も多く見受けられる。例えば、港の管轄である国土交通省や水産庁では、港の多目的利用、沿岸地域の活性化に向け、以下のような取り組みを行っている。

①みなとオアシス（国土交通省）

2003年（平成15年）に設立された制度で、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進する事業。2017年2月より新制度に移行され、クルーズ客船の受け入れや、自然災害に対する防災拠点の形成といった要素も組み込まれた。2019年6月2日時点で130か所が登録されており、みなとオアシスで行われるイベント等に補助金が出されている⁴⁾。

②海の駅（国土交通省）

「海から、誰でも、いつでも、気軽に、安心して立ち寄り、利用でき、憩える」を目標に、マリーナ利用環境整備や情報提供、ネットワーク化を目的に設置された事業。登録条件としては、ビジター利用可能な係留施設があること、トイレを有すること、係留予約などに関する情報提供ガイドを配置していることが挙げられ、2019年8月現在で、168か所が登録されている⁵⁾。

③フィッシャリーナ（水産庁/社団法人全国漁港漁場協会）

水産庁では、漁港を広く国民に開いて行くことにより漁業と海洋性レクリエーションの共存を図ると共に、地域振興も推進することを目指し、フィッシャリーナの整備を推進している。これは、漁港を海洋性レクリエーションに開放して欲しいというニーズに対し、漁港における漁船と漁船以外の船舶との利用調整をする為の総合施設をフィッシャリーナとして、各地域の状況にあわせて整備していくものである。2019年8月現在は全国で32か所が認定されている⁶⁾。

(4) 港の多目的利用、活性化に向けた新たな取り組み

行政としても、沿岸地域の活性化や地域振興に向け様々な取り組みが行われているが、特に期待されているのは、インバウンドも含めた観光客の呼び込みである。観光客を呼び込む手段としては様々な方法があるが、その中でも筆者が取り扱ったものを幾つか紹介する。

① 水中文化遺産による観光資源の創出（写真-1-1-5、写真-1-1-6）

マリンレジャーによる振興は各地で行われているが、今後期待したいのは水中文化遺産を活用したスキューバダイビング利用である。通常のダイビングでは、沿岸漁業者の操業海域と重なるため、地域によっては密漁などを



写真-1-1-5 水中文化遺産



写真-1-1-6 カンクンの海底美術館

危惧する漁業者との間でトラブルが発生し、過去に訴訟問題にまで発展した事例もある。しかし、水中文化遺産の場合、目的が魚ではないためトラブルになりやすく、また陸上の文化遺産のように誰でも見学に行けるわけではなく、ダイビングという限られた手段を用いて見に行くことに魅力がある。海外では、集客のために人工的に船や美術品を沈める取り組みも行われている⁷⁾。

② 水上飛行機の導入による新規交通体系の構築（写真-1-1-7、写真-1-1-8）

港や港の施設の多目的利用の1つとして考えられるのが、水上飛行機の発着場所としての利用である。広島県尾道市では、せとうち SEAPLANES が水上飛行機による遊覧飛行事業を展開しており、観光面での新たな資源として



写真-1-1-7 水上飛行機



写真-1-1-8 オノミチ
フローティングポート

期待されている。さらに、水上飛行機の普及は、遊覧飛行だけでなく、移動手段としての利用や、漁港からの水産物輸送手段としての利用も期待される⁸⁾。

③クルーズ船寄港地としての活用

わが国においては、諸外国と比べると馴染みが薄いものではあるが、近年、わが国でも産業として大きく成長しており、沿岸地域の活性化に寄与する要素の一つとして大きく注目されている。特に、2013年以降の成長は大きく、政府としてもクルーズによる観光振興を掲げている⁹⁾。しかしながら、近年急激に成長したことで、対応が追い付いていない例や、効果や課題も十分に整理されていないのが現状である。

そこで、本研究では、現在特に脚光を浴びているクルーズ振興に注目し、現状の把握や今後のクルーズ振興に向けた課題の抽出等を行う。

1-2. わが国におけるクルーズ産業の動向

(1) クルーズ船の寄港状況

近年、わが国のクルーズ船寄港回数は増加傾向にある。国土交通省では、クルーズ船寄港データ^{10), 11), 12), 13)}を2015年から公開しており、2015年は寄港地数104港、寄港回数1454回であったが、2018年は寄港地数139港、寄港回数2930回を記録した(図-1-2-1)。この4年間は前年比20%~38%の増加率で推移しており、急増していることがわかる。また、今まで日本船社のクルーズ船は3隻であったため、日本船による寄港回数は限りがあったが、2017年より小型クルーズ船ガンツウが就航したことで、日本船社による寄港数も増加してきている。

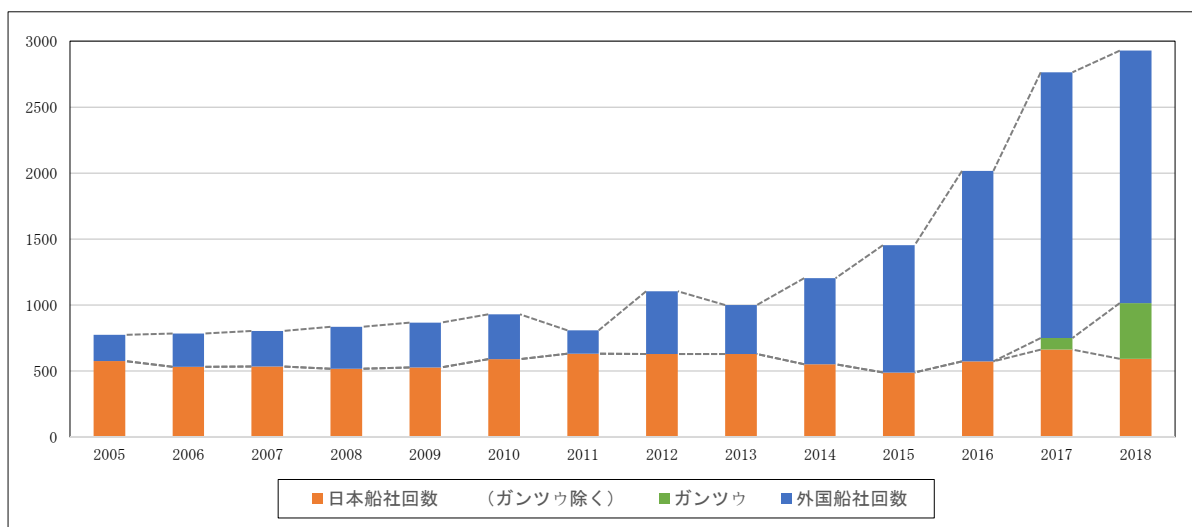


図-1-2-1 わが国におけるクルーズ船寄港回数 (2005年~2018年)

2018年の各港寄港回数上位10傑(表-1-2-1)を見ると、ガンツウの発着港として利用されている「ベラビスタマリーナ」は122回の寄港回数を記録した。また、横浜港を除くすべての港が西日本に位置しており、日本のクルーズ船寄港地は九州・沖縄をはじめとした西日本に集中していることがわかる。

表-1-2-1 2018年のクルーズ船寄港回数上位10傑

順位	クルーズ船寄港回数		クルーズ船寄港回数 (外国船社のみ)	
	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多港	279	博多港	263
2	那覇港	243	那覇港	236
3	長崎港	220	長崎港	215
4	横浜港	168	平良港	142
5	平良港	143	石垣港	105
6	神戸港	135	佐世保港	105
7	ベラビスタマリーナ	122	鹿児島港	96
8	佐世保港	108	横浜港	70
9	石垣港	107	神戸港	66
10	鹿児島港	100	広島港	44

クルーズ船の寄港が集中している九州・沖縄においては、多くのクルーズ船は中国・台湾からのクルーズ船となっている。中国・台湾からのクルーズが多い要因として、上位港の九州・沖縄は中国から地理的に近い距離にある上に、クルーズの航海日程を組むのに適当な距離であること

などがあげられる（図-1-2-2）。

また、現在は中韓間の軍事問題から、中国が韓国へ中国発着クルーズは韓国への寄港を行わないといった制裁をかけている。そのため、多くの中国発着クルーズが日本へ寄港している。

さらに、アジア全体の特徴として、クルーズ日程が2～6泊以下の「ショートクルーズ」が中心であることが挙げられ、2018年のアジアクルーズの8割近くがこれに該当している¹⁴⁾（図-1-2-3）。この傾向はアジアクルーズが盛んになり始めた2013年から殆ど変わっていない。なお、近年では中国発着クルーズを中心に、さらに日程が縮まる傾向にあり、日本への寄港地が3か所から2か所に縮小するという例もある。



図-1-2-2 九州・沖縄と中国・台湾の寄港位置関係

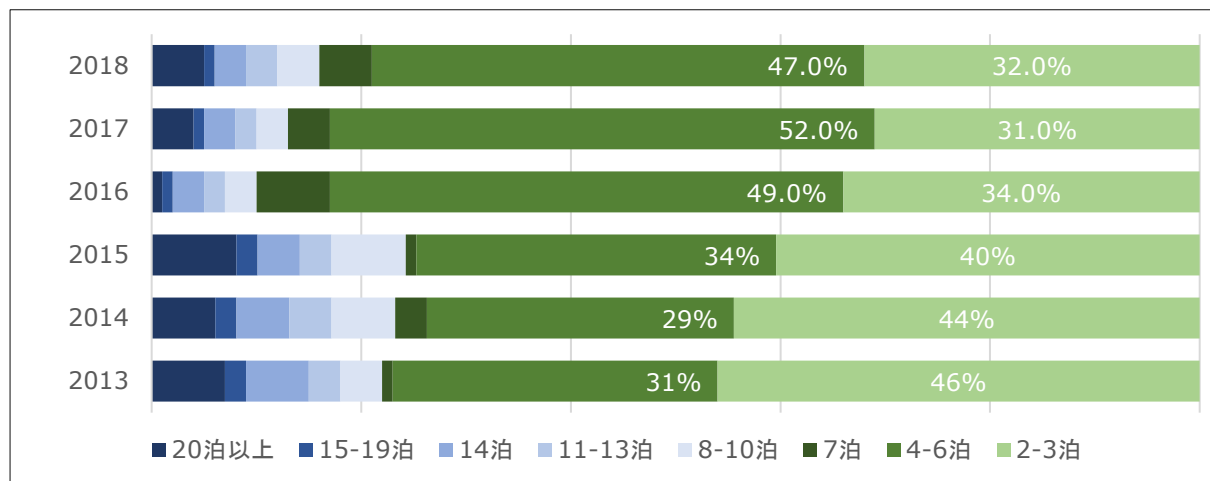


図-1-2-3 アジア発着クルーズの泊数¹⁴⁾

（2）わが国におけるクルーズの歴史

1989年（平成元年）に「おせあにつくぐれいす」（昭和海運）と、「ふじ丸」（商船三井客船）が建造され、これが日本の“クルーズ元年”と言われている¹⁵⁾。これ以前にもクルーズ船の寄港はあったようだが、最初の寄港は定かではない（表-1-2-2）。

クルーズ元年以前の日本のクルーズは、1970年代初めに南米移民船廃止で遊休化した商船三井の「あるぜんちな丸（10,863トン）」がクルーズ客船に改造され、「にっぽん丸（初代）」と改名し就航していた。その後、この船の代替にあたって、ブラジルから中古船を購入して、外国籍のまま「セブンシーズ」として運航され、後に日本席に移り「にっぽん丸（2代目）」となった。さらに、見本市船を改造した「新さくら丸」の2隻で主にチャータークルーズという独自の市場を開拓した。総理府の青年の船、各地方自治体の研修、企業の研修や商品展示など様々なチャーターに使われた。

1990年代には、「にっぽん丸（3代目）」（商船三井客船）、「飛鳥（初代）」「クリスタル・ハーモニー（のち「飛鳥Ⅱ」に改造）」「フロンティア・スピリット」（日本郵船系）、「ぱしふいっくびいなす」（日本クルーズ客船）が新造された。しかし、この頃日本にレジャーとしてのクルーズ需要が生まれておらず、また船客定員も少ないことからコストが高く運賃が高額であったことや、「豪華客船」といった富裕者向けと捉えられる言葉の使用によって市場の伸びは限られていた。

そこから暫く、わが国のクルーズ産業に大きな動きは無かったが、2013年にプリンセスクルーズが外国船社として初めて日本発着クルーズを開始したことを契機に、クルーズ船の寄港回数が急増していった。

表-1-2-2 1990年代の日本船社保有クルーズ船

船名（トン数）	就航年	現在の状況
おせあにつくぐれいす（5,218トン）	1989年	1997年売却、「シルバー・ディスカバラー」に改名
ふじ丸（23,340トン）	1989年	2013年運航終了
にっぽん丸（3代目）（22,472トン）	1990年	運航中
おりえんとびいなす（23,287トン）	1990年	2005年売却、「クルーズワン」に改名
クリスタル・ハーモニー（50,142トン）（バハマ船籍）	1990年	2006年「飛鳥Ⅱ」に改名、運航中
フロンティア・スピリット（6,752トン、バハマ船籍）	1990年	1993年売却、「ブレイメン」に改名
飛鳥（初代）（28,856トン）	1991年	2006年売却、「アマデア」に改名
ぱしふいっくびいなす（26,518トン）	1998年	運航中

（3）日本のクルーズ人口

わが国の「クルーズ元年」と呼ばれる1989年は、15万人程度のクルーズ人口がいた（図-1-2.4）。その後、しばらく横ばいを続けていたが、外国船社による日本発着のクルーズが行われるようになり、外国船社による外航クルーズを中心に増加しつつある¹⁵⁾。

現在は30万人程のクルーズ人口と、30年間に約2倍に増加したものの、海外と比較すると依然として少ない傾向にある（表-1-2-3）。2012年のデータであるが、日本のクルーズ人口と海外の国々のクルーズ人口を比較すると、アメリカやカナダの場合、100人あたりのクルーズは3.76人とされているのに対し、日本は0.17人と極端に少ない。そのため、わが国におけるクルーズ人口はまだまだ伸びる可能性があると考えられている。

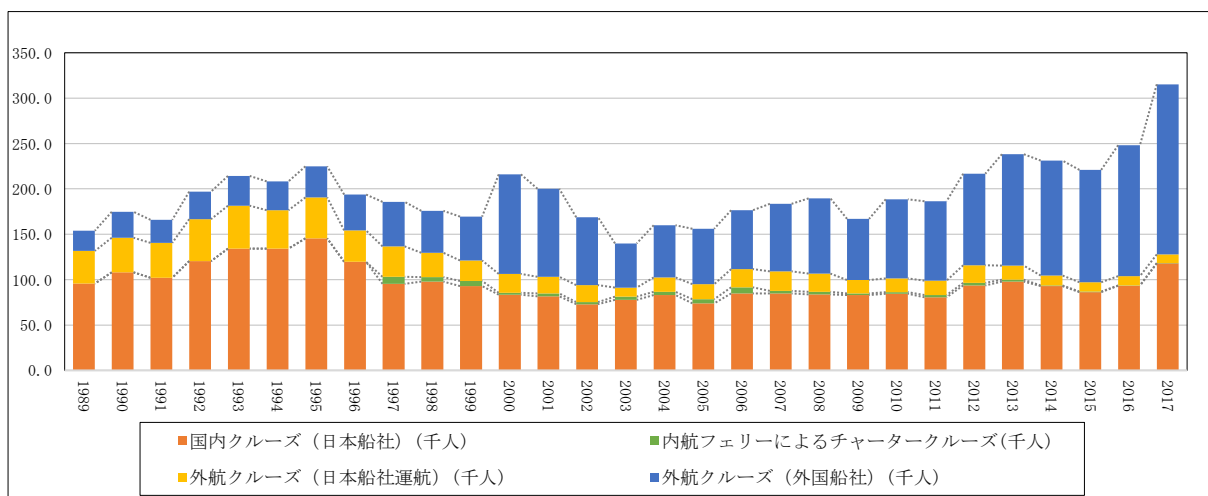


図-1-2-4 日本のクルーズ人口の推移

表-1-2-3 各国のクルーズ人口

	人口（万人）	クルーズ人口（万人）	100人当たりのクルーズ人口（人）	日本を1とした際の各国のクルーズ人口割合
アメリカ・カナダ	31,879	1,170	3.76	21.3
英国	6,324	170	2.69	15.6
ドイツ	8,193	154	1.88	10.9
スペイン	4,616	58	1.26	7.3
イタリア	6,085	84	1.38	8.0
フランス	6,356	48	0.76	4.4
オーストラリア	5,568	74	3.26	18.9
日本	12,756	22	0.17	1.0

（４）クルーズ振興に関する政策、取り組み

日本政府は、2016年に発表した「明日の日本を支える観光ビジョン」の中で、「2020年までに訪日クルーズ旅客数を500万人とする」という目標を設定し、それに向けた様々な施策を行っている⁹⁾。また、2018年7月に発表された港湾の中長期政策「PORT2030」においても、「列島のクルーズアイランド化」が掲げられ、課題や方針について主に以下のような記述がある¹⁶⁾。

- ✓ 東南アジア地域等も将来的に大きなポテンシャルを有していると考えられており、今後わが国に寄港するクルーズ船はますます増加していくと考えられる。
- ✓ 岸壁不足により寄港を断らざるを得ない状況や寄港地周辺における魅力的な観光コンテンツ不足等の要因により旅行客数に見合った経済効果が必ずしも十分に得られているとは言えない状況にある。
- ✓ 日本人客の掘り起こし、北海道・東日本へのクルーズ誘致はより強化する必要がある。
- ✓ 国内では、高齢化による余暇時間の増加等により、レジャー等の選択的サービス支出への潜在需要が今後増大するため、これらを取り込み、わが国の経済成長につなげていくことが重要である。
- ✓ わが国発着クルーズを増加させ、クルーズ船の母港化を促進する必要がある。
- ✓ い美しく快適なみなとづくりを推進するとともに、外国人クルーズ旅行客等がみなとの周辺で散策・飲食・ショッピング等を楽しめ、地域住民との交流もできるような空間づくりを進める必要がある。
- ✓ 物流・産業機能の沖合展開に伴い、遊休化した内港地区等の有効活用の必要性が以前にも増して高まっている。

現在、国土交通省で行われている主な取り組みとしては、①クルーズコンタクト窓口の設置、②クルーズ船寄港地情報の一元的提供、③官民連携による国際クルーズ拠点の形成および国際旅客船拠点形成港湾の指定、④国際クルーズ旅客受入機能高度化事業、といったことが挙げられる。

①クルーズコンタクト窓口

国土交通省港湾局が、関係各省庁と連携し、主に外国船社からの寄港に関する問い合わせに対応する窓口としているもの。クルーズ船社以外にも、港湾管理者、自治体、CIQ関連省庁、代理店などの問い合わせ先として機能している¹⁷⁾。

②クルーズ船寄港地情報の一元的提供

海外のクルーズ船社向けに、港湾の施設情報や寄港地の観光情報を国土交通省が一元発信する取り組み¹⁸⁾。「寄港地の観光・イベント情報」（日本語）というサイトと、「CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN」（英語）というサイトを運営している。また、「全国クルーズ活性化会議」では港湾の施設情報や連絡先などの情報の一元的提供を行うため、「PORT FACILITY SPECIFICATION」というサイトを運営している。

③官民連携による国際クルーズ拠点の形成および国際旅客船拠点形成港湾の指定

現在、日本の港湾では外国船の寄港需要が増え続けているため、クルーズ船社にとって、日本の港湾で寄港できる岸壁を確保することは困難になってきている。一般的に、クルーズ船社は、1年以上前からクルーズ商品の企画・航行計画を行っており、早期に寄港地と寄港スケジュールを確保する必要があるが、既存の貨物用岸壁を活用してクルーズ船を受け入れている港湾においては、貨物船のスケジュール確定の方が後になるため、貨物船との岸壁利用調整が問題となる場合もある。特に、寄港需要の大きい港湾においては、貨物用岸壁を活用してクルーズ船を受け入れる方法は限界に達しつつあるため、クルーズ船を専用的に受け入れる岸壁を備えた「国際クルーズ拠点」の形成が必要となってくる。また、クルーズ船社の中には、岸壁の優先的な利用など受け入れ環境が整備されるのであれば、旅客ターミナル等に投資し寄港を増やしたいという意向を示すところもある。

このような、民間の需要を取り込み、クルーズ船社による投資と港湾管理者による受け入れ環境の整備を組み合わせる「国際クルーズ拠点」を形成する制度を、2017年の第193回国会に「港湾法の一部を改正する法律案」として提出し、2017年（平成29年）6月2日に成立、7月8日に施行された¹⁹⁾。本制度により、官民の連携で「国際クルーズ拠点」を早期に形成し、長期的かつ安定的なクルーズ船の寄港を促進することが可能となった（図-1-2-5）。

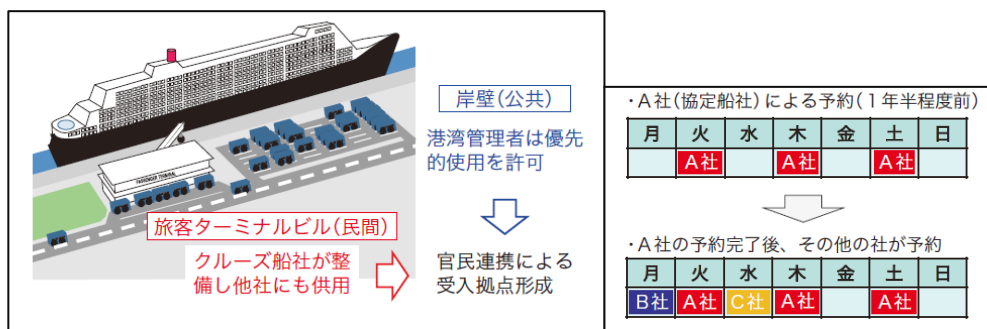


図-1-2-5 官民連携による拠点形成のイメージ（国土交通省資料¹⁹⁾より引用）

この制度を受け、港と船社は共同で「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書」を作成し、国土交通省へ応募を行う。その後、検討委員会において“「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾”に選定された場合、「国際旅客船拠点形成港湾」として指定し、港湾管理者が「国際旅客船拠点形成計画」を作成するとともに、同計画に基づき、港湾管理者と連携するクルーズ船社が岸壁の優先的な使用、クルーズ船社による旅客ターミナルビルの整備等に関する協定を締結するなど、国際クルーズ拠点の運用開始に向け、必要な取組を進めていく。

募集は2016年から開始され、2017年（平成29年）7月26日に第1次募集分として「横浜港」

「清水港」「佐世保港」「八代港」「本部港」「平良港」の6港を指定した(表-1-2.4)。

また、2018年(平成30年)6月29日には第2次募集分として「鹿児島港」が追加、2019年4月22日には第3次募集分として下関港、那覇港が指定された。

なお、「国際旅客船拠点形成港湾」に指定された港湾においては、国際旅客船拠点形成計画及び官民連携国際旅客船受入促進協定に基づき、それぞれの運用開始年度に向け、公共がクルーズ船専用岸壁の整備等を行うとともに、民間が旅客ターミナルビル等の整備を進めている。

これまでに指定された7港のうち5港が沖縄・九州の港湾で、船社側としてもこの地域のバス予約の確保をしたいという意図が読み取れるが、他の2港は「横浜港」「清水港」と中国発着クルーズの寄港地ではない場所と船社がタッグを組んでおり、2港ともにこの場所を発着港として、太平洋側のクルーズを行う予定としている。

④国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

クルーズ船の寄港需要の急激な増加やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックの改良により物流ターミナルで多くのクルーズ船を受け入れている。

しかし、元々旅客の利用を想定していないため、着岸した岸壁の背後地には石灰石や木材チップ等が積み上げられていること、老朽化した物流倉庫が存在していることなど、旅客の安全性や円滑な移動において課題があった。また、クルーズ船の見物客やクルーズ旅客の利用するバス・タクシーなどの車両により港湾周辺の道路が混雑するなど、港の物流機能への影響も懸念される。これらの課題や更なる訪日外国人の増加への対応として、クルーズ船を受け入れる玄関口としての環境整備が求められる。

そこで、2017年度(平成29年度)に、クルーズ旅客の受け入れ環境の改善及び物流機能の効率化を図るため、地方自治体等が行うクルーズ旅客の利便性や安全性を向上する事業(屋根付き通路の設置や大型テントの購入など)に対する補助制度として「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」を創設した(図-1-2-6)。2017年度(平成29年度)は25港33地区、2018年度(平成30年度)は20港21地区における事業を採択した²⁰⁾。

表-1-2.4 国際旅客船拠点形成港湾と提携船社

港名(港湾管理者)	提携船社	指定年月日
横浜港(横浜市)	カーニバルコーポレーション 郵船クルーズ	2017.7.26
清水港(静岡県)	ゲンティン香港	2017.7.26
佐世保港(佐世保市)	カーニバルコーポレーション	2017.7.26
八代港(熊本県)	ロイヤルカリビアンクルーズ	2017.7.26
本部港(沖縄県)	ゲンティン香港	2017.7.26
平良港(宮古島市)	カーニバルコーポレーション	2018.6.29
鹿児島港(鹿児島市)	ロイヤルカリビアンクルーズ	2018.6.29
下関港(下関市)	MSCクルーズ	2019.4.22
那覇港(那覇港管理組合)	ロイヤルカリビアンクルーズ MSCクルーズ	2019.4.22

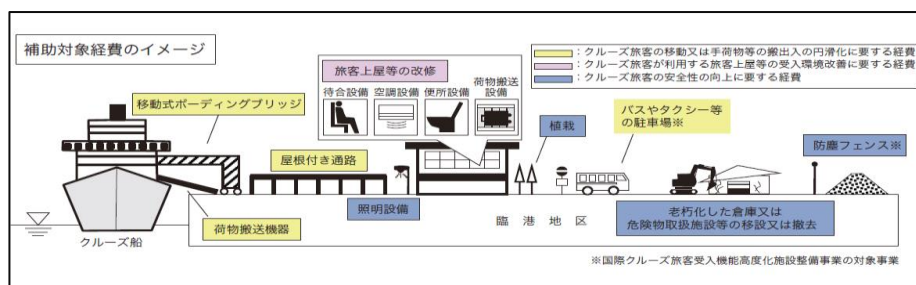


図-1-2-6 受入機能高度化事業による補助イメージ(国土交通省資料²⁰⁾より引用)

(5) クルーズ船に関する条約・規則

わが国には、船を運行することに関しては、船舶法や港則法が定められている。また、港に関する法律としても港湾法、漁港漁場整備法が存在し、これらは船社や港湾管理者等が理解しておく必要がある。さらに、クルーズ船を誘致する側が理解しておかなければならない制度としては、主に以下の2つが挙げられる。

①SOLAS 条約 (International Convention for the Safety of Life at Sea)

日本名は、海上における人命の安全のための国際条約。全てのクルーズ船は国際海事機関(IMO)の基準に則って設計・運行がされている。IMOは国連機関であり、そこで定められた船舶の安全基準はSOLAS条約に盛り込まれている。

元は1912年のタイタニック号海難事件を受け、救命艇や無線装置等の設備の規則を制定したものであるが、2001年9月のアメリカ同時多発テロ事件を契機に、テロ対策として外航船を対象とした港湾施設への侵入防止・保安対策を強化することが義務付けられた。これにより、わが国でも2004年7月「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」(国際船舶・港湾保安法)が施行された。

対象となる岸壁は「旅客船が年1回以上または貨物船が年12回以上利用する施設」、「重要国際埠頭施設のある港湾内の停泊地等の水域施設」となっており、人の出入りを制限するフェンス等の設置が義務付けられている。そのため、外航クルーズ船が寄港する港では保安用フェンス(通称:SOLASフェンス)や保安責任者の選定が必要となる²¹⁾(図-1-2-7、写真-1-2-1、写真-1-2-2)。

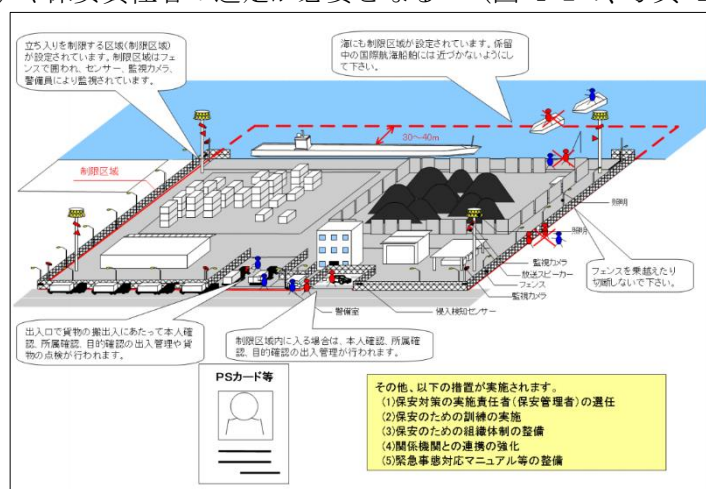


図-1-2-7 港湾の保安対策のイメージ(北陸地方整備局資料²¹⁾より引用)



写真-1-2-1 SOLAS フェンス(宇和島港)



写真-1-2-2 SOLAS フェンス(新宮港)

②カボタージュ規制

カボタージュ制度とは、自国の沿岸輸送、すなわち内航海運は自国船に限るというルールで、世界各国で取り入れられているものである。これは船舶だけでなく飛行機も同様であるが、船舶においては船舶法第3条の規定で、「法律若しくは条約に別段の定めがあるとき、外国籍船舶は海難若しくは捕獲を避けようとするとき又は国土交通大臣の特許を得たとき以外は、日本国内の港間における貨物又は旅客の沿岸輸送を行うことが出来ない」としている²²⁾。

つまり、わが国のクルーズにおいても、日本船籍の船であれば、「博多港⇒鹿児島港⇒長崎港⇒博多港」といった国内での周遊が可能であるが、外国船籍のクルーズ船では、どこかで一度海外の港に入港しなければならず、「博多港⇒鹿児島港⇒長崎港⇒釜山港⇒博多港」といったルートにしなくてはならない。日本は四方を海で囲われているが、太平洋側ではワンタッチができないため、中国・台湾・韓国・ロシアに経由するクルーズが必然的に多くなる。さらに、昨今の一般的なクルーズは1週間以内であるため、これら大陸側から離れた場所でのツアーは組みにくいいため、九州、沖縄、日本海側でのクルーズが多くなっている。

カボタージュ制度が無くなると、外国船社にとっては追い風となるため、一部ではクルーズ船に限ったカボタージュ制度の緩和に向けた動きもあるようだが、日本船社の不利益にならないよう、依然として慎重な議論が必要である。

1-3. クルーズの定義と種類およびクルーズ旅行の特徴

(1) クルーズの定義

クルーズ (Cruise) とは、定説によればラテン語の *crux* (十字架) を語源とする。16 世紀にオランダの海賊が *crux* からオランダ語となった *kruisen* という言葉を用い、その意味は「海賊船が獲物を求めて海上をジグザグ航海する」というものであった。17 世紀に英国の海賊も使うようになり、*cruise* という言葉が生まれ、現在では、一般的に「レジャーを楽しむための巡航や船旅」を意味するものとして使用される²³⁾。

クルーズ船による観光は、1970 年代に海外で大衆化して盛んになっていった。これは、飛行機との競争に負けた大型定期客船 (ライナーやフェリー) が新たな市場として、カリブ海や地中海へ場所を移したことが要因である。当初は、2 万トン程度 (旅客 1000 名以下) の船が主流であったが、徐々に大型化が進み、1985 年に 4.6 万トン (1766 名)、1988 年 7 万トン (2500 名程度)、1990 年代末 14 万トン (3800 名程度) と船自体も進化していった。2000 年代末になると、22 万トン (6000 名) クラスの船が登場し、2019 年現在で最大のクルーズ船は、22.8 万トンのシンフォニー・オブ・ザ・シーズ (6870 名+クルー2100 名) で、全長 362m、幅 66m、マスト高 72.5m にもおよぶ。なお、クルーズ船はその大きさに比べ喫水は浅く、シンフォニー・オブ・ザ・シーズで喫水 9.3m となっている²⁴⁾。

クルーズという言葉は、今日では豪華客船による世界一周旅行から、水上バスや遊覧船による河川の観光まで、幅広い船旅に対して使われるほか、列車を使用した周遊旅行についても「クルーズトレイン」という言葉を用いる場合がある。なお、船によるクルーズの定義について、一般社団法人日本外航客船協会等が設けたクルーズアドバイザー認定委員会では、以下の条件を満たすものがクルーズであるとしている²³⁾。

- ① 船に乗ることそのものが旅行の主目的および目的地の一つであること
- ② 航空機・鉄道などの代替・振替の輸送機関としての船旅でないこと
- ③ 船内でのレジャーや船外・洋上ライフを楽しむことが乗船の主目的であること
- ④ 原則として船内での宿泊が伴うこと

(2) クルーズ船の分類

クルーズ船の運航形態としては、主に 3 つに分類される。

① 外航クルーズ

外洋でクルーズを行う形態。船舶のサイズや運航形態は多種多様で、現在は世界で 300 隻以上運航されている。

② 探検クルーズ

南極や北極など、あまり人が立寄らない秘境を巡るクルーズ。比較的小型船舶が使用される。

③ リバークルーズ

河川で運航されている船旅。ヨーロッパのドナウ川、ライン川、ボルガ川、ローヌ川、エジプトのナイル川などが有名。海と違い、時化 (しけ) もなく穏やかなクルーズで、一般的には風景を楽しめる日中に運行し、夜間は停泊する。

なお、本研究は外航クルーズを対象としているが、外航クルーズ船は、さらに「ラグジュアリー」「プレミアム」「カジュアル」の3クラスに大きく分けることができる。分類方法としては、「乗客一人当たりが占める容積 (Passenger Space Ratio)」、「乗組員一人当たりの乗船客数 (Crew to Passenger Ratio)」から決定され、それぞれの特徴は以下のようにになっている (図-1-3-1)²⁵⁾。

①ラグジュアリークラス (市場占有率約5%、80万人) 一泊約5万円以上

6万トン以下の小型船が多く、「乗組員一人当たりの乗船客数 (Crew to Passenger Ratio)」がほぼ1.0となる。行き届いたサービスに加え、質の高い食事や客室、リピーターを飽きさせない航路も魅力。小回りの利く船体で、様々な寄港地に停泊する。

②プレミアムクラス (市場占有率約10%、160万人) 一泊約3万円程度から

6~10万トン戦後の中型船が多く、カジュアルより落ち着いた雰囲気。設備やエンターテインメントが充実していて、レストランもバリエーションが豊富。7泊以上のコースが主流で、充実したクルーズ旅を楽しめる。

③カジュアルクラス (市場占有率約85%、1360万人) 一泊約1万円程度から

10万トン以上の大型船が主流、20万トンを超える船舶もある。エンターテインメントだけではなく飲食設備まで選択肢が極めて多く、船内を周りきれないほどある。ショートクルーズもあり、気軽に参加できるのが魅力。

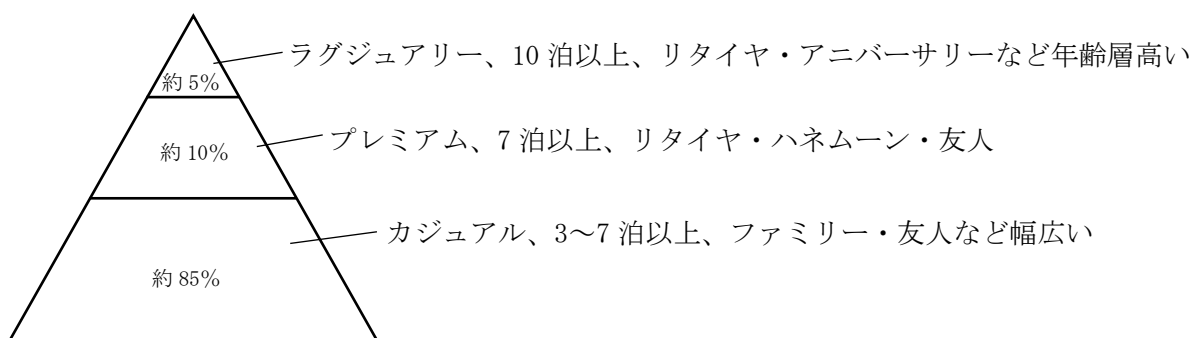


図-1-3-1 クルーズマーケットのイメージ (クラス毎の泊数、主な利用者)

(3) 現在運航している日本船社のクルーズ船

1996年の「ぱっしふいっくびいなす」建造以降、しばらくの間日本船籍のクルーズ船新造は行われず、「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」「飛鳥」(2006年より飛鳥Ⅱ)「ふじ丸」の4隻体制で運航されていた。

2013年には、主にチャータークルーズとして使用されていた「ふじ丸」が運航終了したために、3隻体制となった。その後、3隻体制であった日本のクルーズ船であるが、2017年10月に新たなクルーズ船として、「ガンツウ」(3,200トン)がせとうちクルーズより投入された。

「ガンツウ」は他のクルーズ船3隻と異なり、広島県尾道市の「ベラビスタマリーナ」を発着港として、瀬戸内海沿岸の「宮島」「松山」「大三島」「丸亀」などの寄港地を周遊する、定点型のクルーズを実施している。なお、乗降客の対象を富裕層に絞っており、1泊当たり30万円から80万円以上の高価格帯で運航されている。

また、2019年6月には、郵船クルーズが飛鳥Ⅱの後継となる飛鳥Ⅲ(仮称)の建造に向けた検

討を開始した。飛鳥Ⅱとの2隻体制になることも期待され、日本船が5隻となれば、より多くの沿岸地域でクルーズ振興が活性化することが期待される。

(4) クルーズ船が寄港できる港

クルーズ船は、近年の大型化が目立つことから、大規模な港湾でなければ寄港できないというイメージもある。しかし、クルーズ船が着岸できる岸壁の整備に関する課題について、柴崎ら²⁶⁾は、クルーズ船社が寄港地を選定する条件として、「観光地までの距離」の重要度が「係留施設の能力」より高く、近隣に港湾が存在しない観光地の場合、観光地近隣に静穏な海域があれば、係留ブイや上陸施設の整備をするほうが良い場合がある、としている。これは、客船用の港湾として整備されていない港でも、簡易的な上陸施設などを整備することで魅力的な寄港地となり得る可能性を示すものである。

さらに、柴崎らの既往研究²⁷⁾では、クルーズ船による観光の特徴の一つとして、アクセスが非常に不便な観光地の場合、クルーズ船を含む船舶がほとんど唯一の観光手段である場合があり、これを対象に魅力度評価を実施する必要・意義は高い、とも述べている。

実際に、クルーズの「始発終着地」となる場所は、集客のため港までの交通利便性や港湾施設の充実度が求められ都市部に集中している。それに対し「寄港地」に目を向けると、東京都八丈島、小笠原父島といった島嶼部や、北海道江差町、山口県森野漁港など、大規模な港が無い地域も選ばれている。これらの港では、クルーズ船は岸壁に着岸せず沖合に停泊し、テンドーボート（通船）による上陸を行っており、係留施設の能力が不足していながらも寄港を実現させている（写真-1-3-1、写真-1-3-2）。



写真-1-3-1 沖合に停泊するクルーズ船
(江差港沖)



写真-1-3-2 テンドーボートでの上陸風景
(江差港)

わが国の港は全国津々浦々に点在しており、バリエーションが多いことも強みとなっている。既に寄港実績がある港だけでなく、今後も半島地域のように既存の交通体系が不便なことで今まで観光客が訪れにくかった沿岸地域であっても、港を玄関口とした切り口で地域PRをすることができれば、クルーズ船による観光客の増加が期待でき、クルーズ船客としても訪れにくい場所へ行くことで特別感を感じることができよう。また、現在は西日本に寄港回数が集中しているものの、東日本においてもクルーズ船の誘致を積極的に行うことで、クルーズ船による地域振興が全国に広がることを期待できる。

1-4. 海外におけるクルーズ産業の動向

(1) 世界のクルーズ人口

1990年に約460万人であった世界のクルーズ人口は、2017年に約2700万人²⁸⁾と、30年程の間に約6倍の規模までに成長し、経済波及効果は14兆円¹⁵⁾とも言われており、今後もさらに伸長することが予想されている(図-1-4-1)。

成長の主な要因は2つあり、1つ目はクルーズの大衆化が進んだことである。従来は富裕かつ長期の休暇をとれるシニア層を中心とする限られた市場だったが、現在は食事や客室料、フィットネスやスパ、ライブショーやプールなどの付帯設備利用が“オール・インクルーシブ”でありながら1泊1人当たり1万円程度という、客単価がカジュアルなカテゴリーが切り拓かれ、ファミリーや若者など新たな客層を獲得することに成功した。また、この方針により、必然的に多売が求められるため、船社は客船の大型化に着手し、船体は年を追うごとに巨大化する傾向にある。

2つ目の要因は、アジアのクルーズ人口の爆発的な拡大にある。2012年は約150万人であったのが、16年には約310万人まで増加した。2017年には400万人を超え世界シェアの15%となり、北米・ヨーロッパに次いで経営戦略上無視できない市場となった²⁹⁾。なお、アジア市場をけん引しているのが中国で、2010年前後には大手船社が参入し、ほぼゼロベースだった市場に新たな旅行商品が供給された。特に、中国の経済成長の中、消費水準を高める中産階級や、海外旅行にあこがれや幸福感を求める都市生活者や若者にクルーズが受け入れられるようになった。また、中国のクルーズ人口は、2020年に450万~500万人に達するとの予想もされている¹⁵⁾。

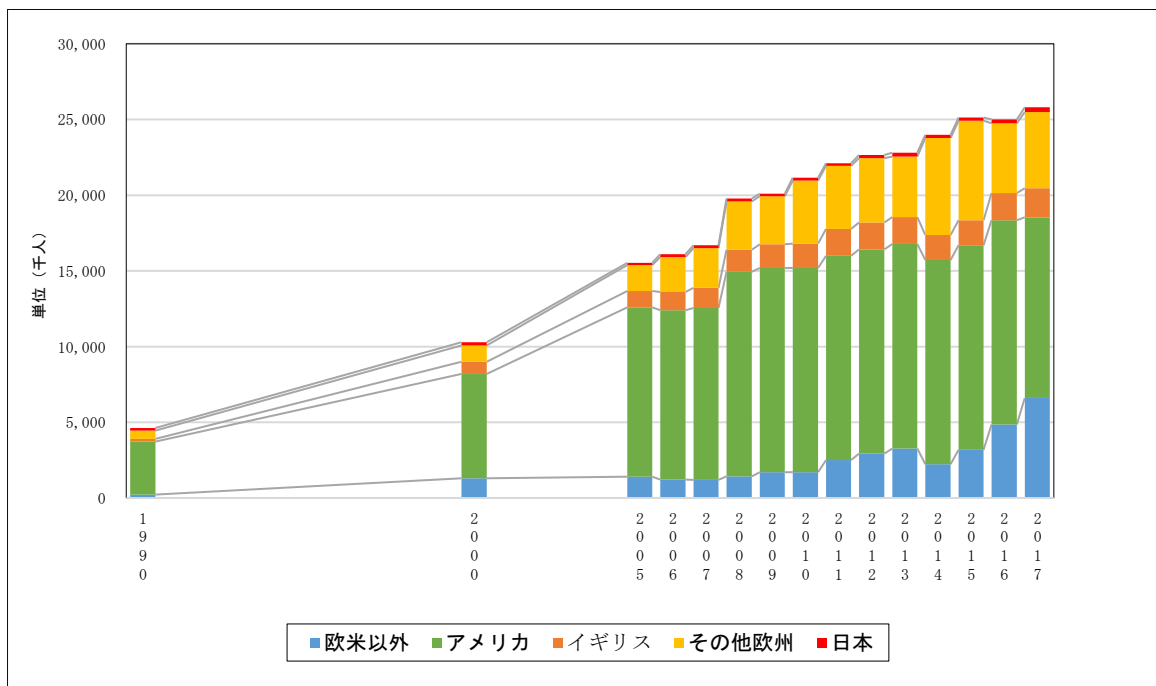


図-1-4-1 世界のクルーズ人口推移

(2) クルーズ船社の動向

クルーズ船社にはエーゲ海、カリブ海、アジア、アラスカなど世界各地に配船できる“グロー

バルクルーズライン”と、特定地域やリバークルーズなどに強みを発揮する“リージョナルクルーズライン”がある。

また、クルーズ船社は大手傘下においてグループを形成しているクルーズ船社と、独立系のクルーズ船社との2極化が進んでいる。グループは「カーニバル・コーポレーション」を筆頭に、「ロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッド」「ノルウェー・クルーズライン・ホールディングス」「MSCクルーズ」「ゲンティン香港」と続き、5グループで8割以上のシェアを獲得している（図-1-4-2）。



図-1-4-2 海外の主要クルーズ船社（赤枠はリージョナルクルーズを展開している船社）³⁰⁾

クルーズ船社に関して、かつて「ロイヤルバイキングライン」というクルーズ船の名門があったが、結果的に競争に敗れ、消えてしまった。この他、「ホームライン」や、ギリシアを起点にエーゲ海クルーズで非常に大きな力を持っていた「エピロティキ」も、結果的には消えてしまった。また、会社は残っているが合併された会社も多数ある。「キューナード」「ホランドアメリカ」「コス

タ「セレブリティ」「プルマントゥール」「アイダ」といった会社のブランドは残っているが、今や大手グループの1ブランドとなっている。

成否を分けた要因として、一つは、“大型船への巨大投資”である。ロイヤルカリビアン社は、5隻目の22万t級の船を発注したが、船価は13億ドルであるという。こうしたものに投資できる体力がなければならぬ。また、2~3千人もの客を安全に遊ばせる砂浜はなかなか見つからないため、自ら島を借りる、あるいは買う。これも米国の船会社が始めた。現在は、大手といわれる船会社のほとんどが“プライベートアイランド”を所有している。

第二に、“IT・システム投資”である。これはイールドマネジメントにも関わるが、ブッキングから乗下船前後の交通、乗下船の手続き、そして船内での遊ばせ方といったものすべてを一括して顧客管理を行う。このための巨大なIT投資を行った。広告宣伝についても、日本では考えられない規模の資金を使い、クルーズを認知させた。

第三に、顧客の囲い込み、ブランド戦略である。一度顧客となったら、次はさらに豪華な船に乗るようステップアップさせる戦略をとった。カーニバルがシーボーンやホランドアメリカを買収したが、カーニバルクルーズという1泊100~150ドルで乗れる大衆クルーズ船でお客を引きつけ、同じグループ内にある次のブランドの船に乗せていく作戦をとっている。

最後に、グローバル化である。カーニバルやロイヤルカリビアンが、たとえば伊のコスタ、西のプルマントゥール、独のアイダなど、それぞれの国のナショナルブランドであった会社を合併し、傘下に収めた。乗船客は自分の国の船に乗っているつもりであるが、実は国際的なメジャークルーズラインの一部門であるというのが実態である。

(3) クルーズ船の大型化

現在、世界で運航されているクルーズ船の数は約460隻（航洋船のみ）で、発注されているクルーズ客船の数は100隻を超え、その多くが10~20万総トンのメガシップである（表-1-4-1）。

クルーズ船大型化の1つのネックがパナマ運河の閘門の幅と長さであった。2016年までは旧閘門だけで、幅が32.2m、長さが294mまでの船（パナマックス）しか通過ができなかったが、現代クルーズでは、1つの水域で短期のクルーズを繰り返すパターンが多いため、必ずしもパナマ運河を通過できる必要はなく、季節的な需要の変化等に応じてパナマ運河を通過してクルーズ水域を変える船も少なくなかった。

このようにクルーズ客船の大型化は、運航コストを下げクルーズ料金の低廉化に寄与するとともに、多種多様な嗜好をもつ乗客すべてに満足感を与えることができるということで今後も加速されるものとみられる。ただし、現在発注されている100隻超のクルーズ客船では、15万総トン前後が標準的となり、20万総トン級船もいくつか見られるが、今のところ「オアシス」級を超える計画はないようである。

表-1-4.1 世界の大型クルーズ船と日本の主要クルーズ船のスペック比較

客船名	船社名	総トン数 (ton)	全長	乗客定員 (人)	建造年
シンフォニー・オブ・ザ・シーズ	RCI	227,700	361.0m	5,488	2018
ハーモニー・オブ・ザ・シーズ	RCI	226,963	361.0m	5,496	2016
アリュール・オブ・ザ・シーズ	RCI	225,282	362.0m	5,400	2010
オアシス・オブ・ザ・シーズ	RCI	225,282	361.0m	5,400	2009
MSC メラヴィリア	MSC クルーズ	171,598	315.8m	4,500	2017
アンセム・オブ・ザ・シーズ	RCI	168,666	348.0m	4,180	2015
オペレーション・オブ・ザ・シーズ	RCI	168,666	348.0m	4,180	2016
クアタム・オブ・ザ・シーズ	RCI	168,666	347.0m	4,180	2014
ノルウェージャン・ブリス	NCL	167,800	333.0m	4,200	2018
ノルウェージャン・エスケープ	NCL	165,157	325.9m	4,266	2015
飛鳥II	郵船クルーズ	50,142	241.0m	872	1990
ばしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	26,594	183.0m	620	1998
にっぽん丸	商船三井客船	21,903	150.0m	524	1990

※RCI：ロイヤルカリビアンインターナショナル

NCL：ノルウェージャンクルーズライン

(4) アジアにおけるクルーズ市場の状況

アジアのクルーズ人口は2012年77万5千人であったのが、2016年には309万8千人まで増加し、2017年には406万人となり世界シェアの15%と、北米、ヨーロッパに次ぐ市場規模となった(図-1-4-3)³¹⁾。

2013年時点にアジアで運航しているクルーズラインは21ブランド、合計43隻の船舶が1年中または季節的に運航を行い、762回のアジア域内でのクルーズがあり、20億ドルの売り上げがあったとされている。その中でも、2~3泊と4~6泊のショートクルーズがそれぞれ368回と261回で、クルーズ全体の77%を占め、その大半がTOP3のクルーズラインの大型船舶によるものであった。なお、2013年の7泊以上のロングクルーズは31隻の船により133回行われた³¹⁾。

2013年のアジアでのクルーズ船の寄港地は17か国117カ所あるとされており、そのうち35港で306回の宿泊寄港があり、ショートクルーズ用の大型船ハブ港が上位を占める。シンガポール、濟州島、上海、プーケット、ハロン湾、基隆、ペナン、ホーチミン、香港、ポートクランが上位10港でいずれも寄港回数が90回を超えている(図-1-4-4)³¹⁾。

また、アジアのクルーズ市場の課題について、「アジア・クルーズ産業白書」³¹⁾で以下の6点があげられている。

- ①クルーズに比較的馴染みが薄い。地域によっては市場が誕生したばかり。
- ②アジア各国間で文化や習慣、休暇のパターン、好みや嗜好、所得水準などが大幅に異なり、本質的に異質。
- ③地理的条件が大きく異なる。例えばシンガポールのような小さな島国もあれば、多数の国民が海岸から数千キロメートルも離れた内陸部に住む中国やインドのような大陸国もある。
- ④多くの地域は、旅行代理店やホールセラー、旅行業者などのクルーズ販売システムが発展し始めたばかり。
- ⑤具体的にアジアの消費者を念頭に置いたクルーズ商品は緒についたばかり。一方、西洋向け

クルーズ商品を魅力的と感じるのは一部のみに。

⑥領土や歴史をめぐる地政学的紛争によって悪化した国民の間の対立がある。

このように、アジアにおけるクルーズ市場は開拓され始めたばかりであり、今後も成長することが期待できる。

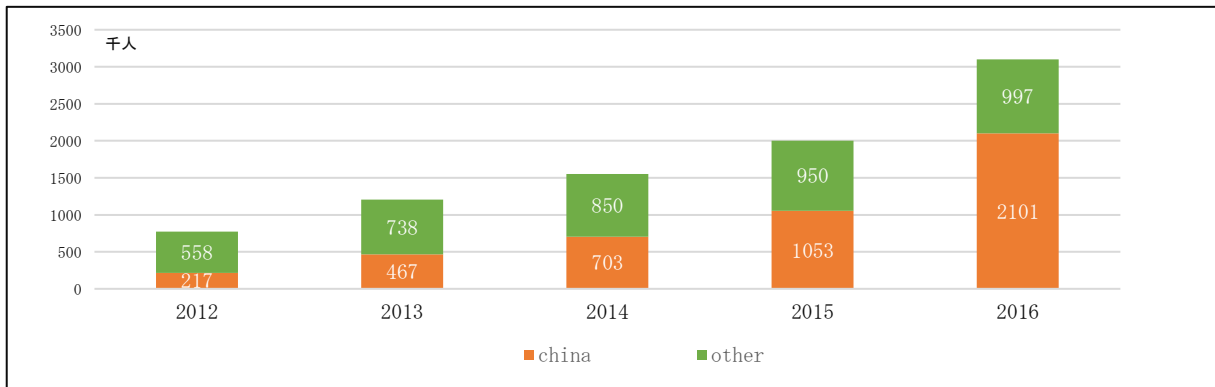


図-1-4-3 アジアのクルーズ人口推移

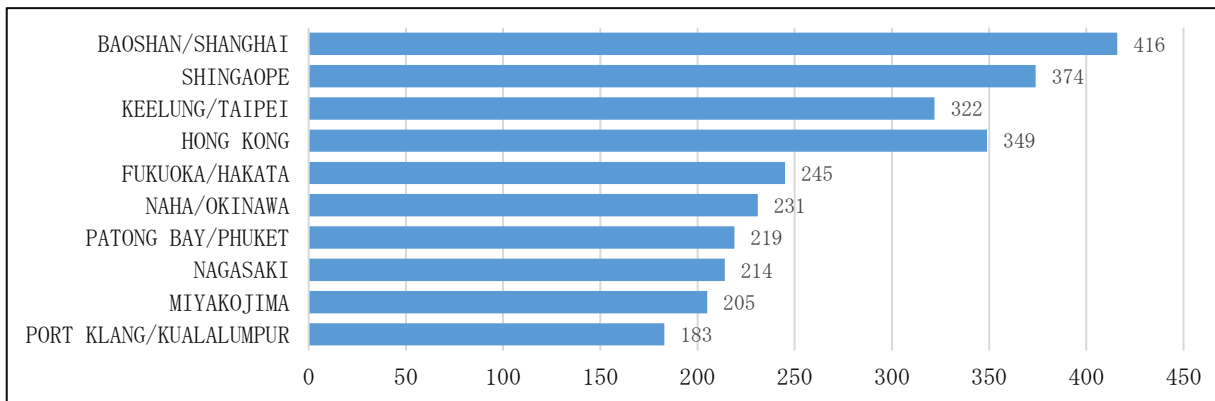


図-1-4-4 アジアのクルーズ船寄港回数上位10港

(5) アジアの中における日本のクルーズ

アジアのクルーズ利用者の7割は中国・台湾であることがわかる。一方で、国別の寄港回数（発着数は除く）では、日本が2601回と2位の中国（1012回）の2.5倍も多く、中国・台湾のクルーズ客の多くは日本に訪れる傾向にあるものと見受けられる。また、アジア圏域の港湾別寄港回数では上位10港の中に日本の港が4港ランクインしており、国別だと最も多い（図-1-4-5～7）。

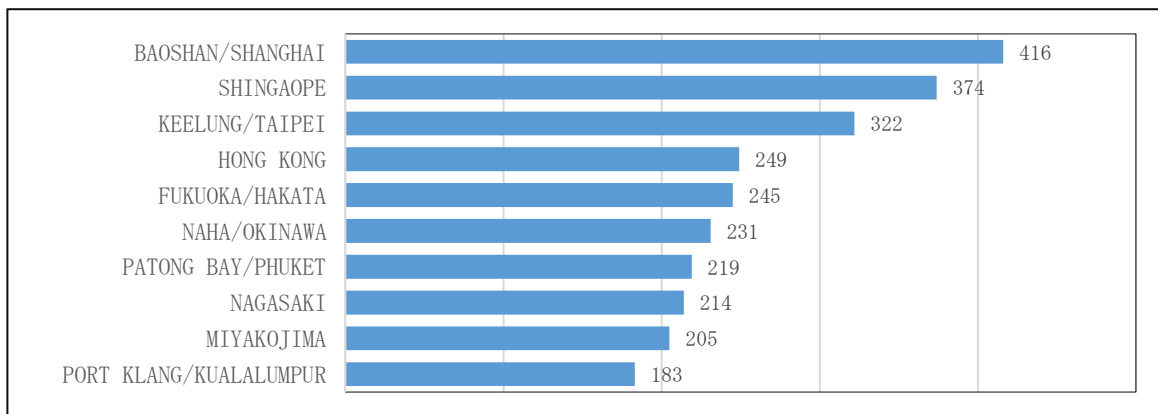


図-1-4-5 アジアの港別寄港回数上位港

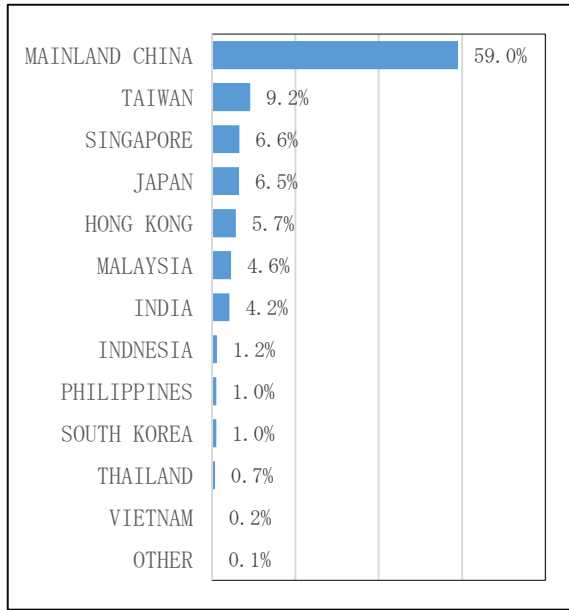


図-1-4-6 アジアのクルーズ船客の国籍別占有率

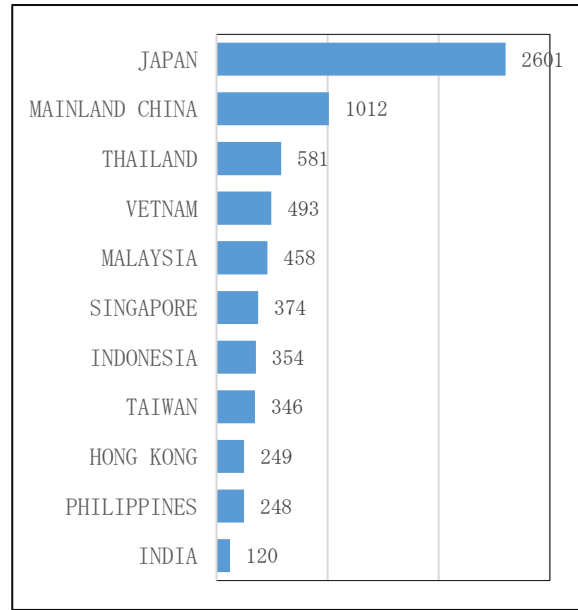


図-1-4-7 アジアの国別寄港回数

第2章 研究目的と既往研究の整理

第2章 研究目的と既往研究の整理

2-1. 研究目的

わが国の沿岸には、4000か所にもおよぶ海港が建設されている。しかし、産業構造や物流環境、漁業を取り巻く環境の変化に伴い、地方に点在する中小港湾や漁港の中には、低・未利用空間が増大し、本来の役割を果たせないまま遊休化しているところも少なくない。これらの港湾や漁港は放置するのではなく、空間を多目的に利活用していくことが求められており、その手法の一つとしてクルーズ船の寄港地としての振興が挙げられる。

日本においては、1989年が「クルーズ元年」と呼ばれているが、近年まではそこまで脚光を浴びていなかった。しかし、2013年に外国船社による本格的な日本発着クルーズが開始されたことを契機に寄港回数は飛躍的に増加した。実際に、2013年は寄港回数1001回（日本船社628回、外国船社373回）、入国外国人旅客数が約17.4万人であったが、2018年には2930回（日本船社1017回、外国船社1913回）、入国外国人旅客数が約245.1万人まで増加している。また、政府としても、訪日クルーズ旅客数の目標を2020年に500万人と設定したほか、PORT2030における中長期政策の柱の一つとして「列島のクルーズアイランド化」ということを明記し、受け入れ体制の強化を図っている。

一方、クルーズ船の受け入れにおける課題として、寄港地の多くは九州・沖縄地方であり、東日本で経済的恩恵を十分に享受できていない、クルーズ船が着岸できる大きな岸壁がある港に寄港が集中している、といったことが挙げられる。現在、西日本の港に寄港しているクルーズ船の多くは中国発着のショートクルーズ（3～4泊程度）であり、それらの船が東日本に航路を伸ばすことは現実的ではないが、今後のフライ&クルーズ等の増加や、日本船社の事業拡大、北太平洋を渡る欧米船社の航路拡大によっては、東日本での寄港回数が増えることに期待ができ、沿岸地域にとっては港の多目的利用や観光産業の活性化を図る重要な機会となり得る。

また、クルーズ船の寄港地としては、大規模な港湾ばかりが選定されているわけではなく、中小規模の港湾や漁港であっても観光地に近い立地であれば選択されるという特徴がある。これは、海から目的地にアクセスするクルーズ船ならではの特徴であり、既存の陸上交通体系が不便な沿岸地域でも、港近くの観光資源を積極的にPRすることで寄港が実現する可能性がある。加えて、陸上での宿泊を伴わないことから、宿泊施設が少ない地方都市においても人を呼び込め、今までの観光地とは異った場所を売り出すことも期待できる。しかしながら、急激にクルーズ船の寄港回数が増えた場合、受け入れる側の準備態勢が整っていない状況も想定される。そのため、寄港が実現しても地域に対する効果を十分に得ることができない、あるいは問題が生じてしまう恐れも考えられる。さらに、中国発着のショートクルーズによって寄港回数が伸びている港での取り組みが、全国の寄港地において当てはまるとも限らない。

そこで、本研究は、わが国のクルーズ産業の成長に際し、いままで大きな脚光を浴びていなかった沿岸地域において、クルーズ船の寄港を地域振興に繋げることを目的に、①「新たなクルーズ船の寄港地としての活用が期待できる港の選定」、②「自治体が効率的な誘致活動や適切な準備を行うためのノウハウの構築」、③「わが国におけるクルーズ振興を持続的にを行うために必要な指針の提案」を行う。

2-2. 既往研究の整理

クルーズに関する研究動向として、成美の調査³²⁾によると、米国では2000年代からクルーズ関連の研究が始まり、2014年10月までに延べ318件の研究発表が行われているとのことであった。

一方、わが国におけるクルーズ船の寄港地開発に関する研究論文を各種webサイト(CiNii、J-Stage)で検索したところ、64件の論文が確認でき、そのうち44件が2010年以降に発表されたものであった(2018年11月20日時点)。

その中で、クルーズ船寄港地の評価に関する研究として、柴崎ら²⁶⁾²⁷⁾³³⁾は日本のクルーズ船社へのヒアリング調査とクルーズ船客に対するアンケート調査を実施し、クルーズ船寄港地の決定要因として重要視される事項や、港湾施設やツアー内容に対する満足度などを明らかにした。さらに、海外および国内の主要なクルーズ船寄港地を対象に、アンケート調査を基にした階層分析法(AHP)と、観光ガイドブックに掲載されている観光スポット数の多さを評価基準とした寄港地の魅力度評価の手法の提案を行っている。藤生ら³⁴⁾は寄港地のアクセシビリティに着目し、国内外の主なクルーズ船発着港から主要国際空港までの所要時間や、各国際空港における定期便の就航都市数の多さから港の利便性を評価している。また、川崎ら³⁵⁾はクルーズ船の未経験者を対象にアンケート調査を行い、国内・海外問わずクルーズ船で訪れてみたい地域の抽出や、クルーズ船を利用したことない理由の把握を行った。

クルーズ船寄港地における政策や受け入れ実態については、中尾³⁶⁾による神戸港のクルーズ船誘致活動や受け入れ実態についてまとめたもの、鷹島ら³⁷⁾による、国内30港湾を対象としたふ頭周辺の整備状況や受け入れ態勢、過去に寄港を断った事例の有無やその理由に関する調査がある。

寄港地にもたらす効果や影響に関しては、富澤³⁸⁾が鹿児島における中国発着クルーズを対象とした受け入れ課題やオプションツアーの問題点の指摘を行っている。圓田³⁹⁾は急激な寄港数増加に伴って国際化した宮古島の観光産業や地域社会を対象に、得られた効果や生じた課題を論じている。湧口ら⁴⁰⁾は、クルーズ船の寄港がもたらす負の影響に着目し、年間20隻以上の寄港実績のある国内18港湾を対象に、各港湾が公表している寄港データを基とした寄港シーズンの把握や、寄港地の観光客受け入れキャパシティに対するクルーズ船利用者数の割合を分析している。

さらに、一般財団法人みなど総合研究財団では、クルーズを冠したわが国初の研究所として、2017年よりクルーズ総合研究所を設置し、クルーズ船誘致に関する政策や、全国6か所を対象とした寄港による効果の紹介、清水港における受け入れ態勢の概要などを書籍¹⁵⁾にまとめている。

本研究は、クルーズ船寄港地の評価や誘致方策の検討を行うものであるが、既に寄港実績を有する港だけの評価を行うものではなく、将来の新たな寄港候補地として、寄港実績の無い港湾・漁港も含めて「観光地としての魅力」と「既存交通体系によるアクセスの不便さ」双方の特徴を兼ね備え、クルーズ船で訪れる優位性が高い場所の選定を行うことを目的としている。また、各港での取り組み状況や効果・課題、クルーズ船に対する意識などについても、寄港実績の有無による比較や、自治体だけでなく漁業協同組合に対する調査を実施することで、これからクルーズ船の誘致活動の開始を検討している中小規模の港湾や漁港においても参考となり得る先行事例を明らかにすることを目的としており、いずれの既往研究とも異なったものとなっている。

第3章 わが国における クルーズ船寄港地の分析

第3章 わが国におけるクルーズ船寄港地の分析

本章では、わが国のクルーズ船寄港状況を分析し、地理的特徴や、港の規模による傾向を把握する。分析には、国土交通省が2015年より毎年公示しているクルーズレポート¹⁰⁾¹¹⁾¹²⁾¹³⁾に記載されている各港の寄港回数を基に、データの細分化を独自に行った。

3-1. 寄港地の分布状況

(1) 寄港回数上位港の分布

2015年以降の寄港回数上位10傑をまとめると、やはりほとんどの港が西日本(特に九州地方)に位置していることがわかる(表-3-1-1)。また、2016年以降は沖縄の港の順位が上昇しつつあり、2018年はガンツウの就航によってベラビスタマリーナが急上昇していた。

一方、順位を下げた港としては、沖縄県の寄港が増えたことによって、広島港が上位10傑から漏れた。しかし、広島港においても寄港回数は増加しており、2017年49回(4.3%増)、2018年55回(12.2%増)となっている。鹿児島港や佐世保港などについても、順位としては下降したが、寄港回数自体は増加していることがわかる。

表-3-1-1 寄港回数上位10傑の推移

寄港順位	2015年	2016年	2017年	2018年
総寄港回数	1454回	2017回	2764回	2930回
総寄港地数	104港	123港	130港	139港
1位	博多港/259回	博多港/328回	博多港/326回	博多港/279回
2位	長崎港/131回	長崎港/197回	長崎港/267回	長崎港/220回
3位	横浜港/125回	那覇港/193回	那覇港/224回	那覇港/243回
4位	那覇港/115回	横浜港/127回	横浜港/178回	横浜港/168回
5位	神戸港/97回	神戸港/104回	石垣港/132回	平良港/143回
6位	石垣港/84回	石垣港/95回	平良港/130回	神戸港/136回
7位	鹿児島港/53回	平良港/86回	神戸港/116回	ベラビスタマリーナ/122回
8位	佐世保港/36回	鹿児島港/83回	鹿児島港/108回	佐世保港/108回
9位	名古屋港/34回	佐世保港/64回	佐世保港/84回	石垣港/107回
10位	広島港/32回	広島港/47回	八代港/66回	鹿児島港/100回

※赤字：前年より順位を上げた港

青字：前年より順位を下げた港

(2) 地域ごとの寄港回数変化

図-3-1-1では、寄港地のエリアを15に分類し、2015年～2018年の寄港回数の変化を視覚化した。国土交通省のクルーズレポートからは、九州・沖縄地方に寄港が集中していることが読み取れるが、細分化すると、九州地方においては福岡県、長崎県などの日本海側が極端に多く、大分県、宮崎県など太平洋側は関東地方や近畿地方太平洋側と同等程度であることがわかる。

寄港回数の推移を見てみると、2017年まではほとんどの地域で増加していたが、2018年については、九州、四国太平洋側、中国日本海側、関東などで減少傾向にあり、特に九州日本海側の減少率が多い。これは、中国発着クルーズの急増に伴い価格競争が過熱したことで、クルーズ船社が一度正常値に戻すため、調整を行ったためである。一方で、沖縄については、台湾発着クルーズも多いことから、2018年も引き続き増加した。

また、2017年からは瀬戸内海でガンツーが就航したため、中国地方瀬戸内海側、四国地方瀬戸内海側の寄港回数が急増している。特に、この地域では小さな漁港などにも多く寄港しており、今までのクルーズ船とは異なった寄港形態となっていることから、さらに多くの沿岸地域に対する振興に寄与できると考えられる。

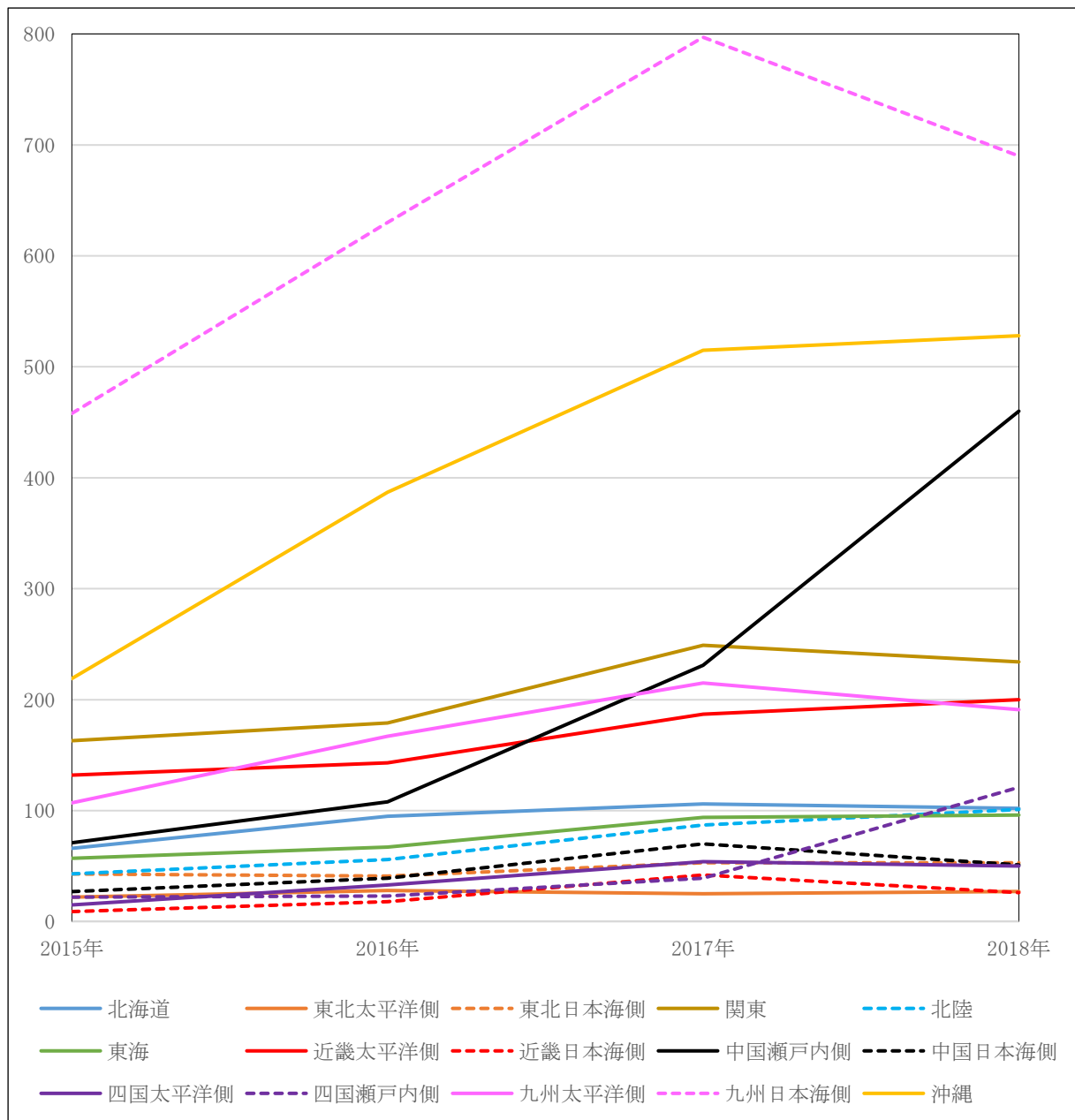


図-3-1-1 エリアごとの寄港回数変化

(3) 1港あたりの寄港回数

わが国のクルーズの特徴として、他国に比べて寄港地が多く、多様な行程を組めるといったことが挙げられている。実際に、例年100~140港程度の寄港地があるが、その中でどの程度の寄港回数を有している港が多いのか、寄港回数の分布を図-3-1-2にまとめた。

寄港回数としては、「1回」または「2~5回」と、少数の寄港回数となっている港が非常に多いことがわかる。さらに、全国的な寄港回数の増加に伴い、「11~20回」、「21~50回」と、月1回程度~週1回程度の寄港がある港が増えていた。一方で、100回以上の寄港がある港も増えてはいるが、数としては多くない。

全寄港地の平均値は2015年が14.0回、2016年16.4回、2017年21.3回、2018年21.1回と2018年で若干下がったが、概ね順調に増加していた。一方で、寄港回数上位10傑の平均寄港回数は、2015年96.6回、2016年132.4回、2017年163.1回と右肩上がり続けてきたが、2018年は162.6回とほぼ横ばいとなった。

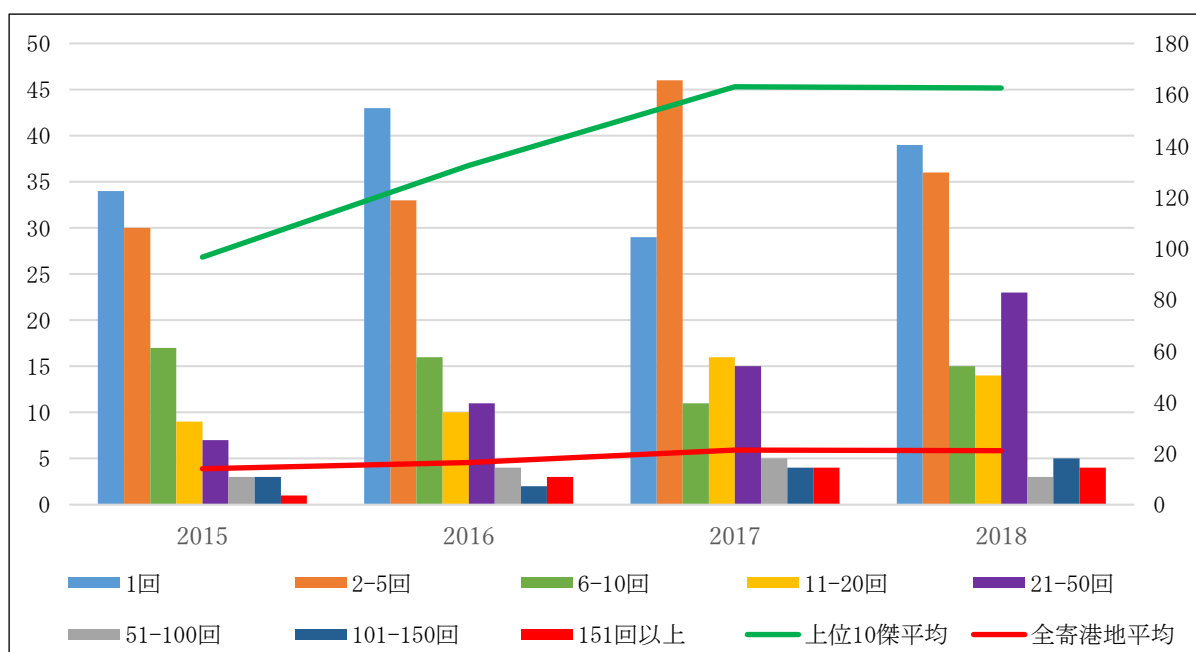


図-3-1-2 寄港回数の分布と年次変化

(4) 寄港回数の増減状況

前年と比較した寄港回数の増減をまとめ、増加した・減少した港がそれぞれどれくらいの割合だったのかを分析した(図-3-1-3)。

その結果、2015年/2016年比較では、増加した港が40.7%(50港)、減少した港が39.0%(48港)、増減なし20.3%(25港)となった。また、2016年/2017年では増加52.3%(68港)、減少34.6%(45港)、増減なし13.1%(17港)、2017年/2018年は増加33.1%(46港)、減少51.1%(71港)、増減なし15.8%(22港)となった。このように、2017年までは半数近くの港が前年より増加傾向にあった。しかし、2018年については、増加した港も3割程度あったものの、半数の港で寄港回数が減少してしまった。

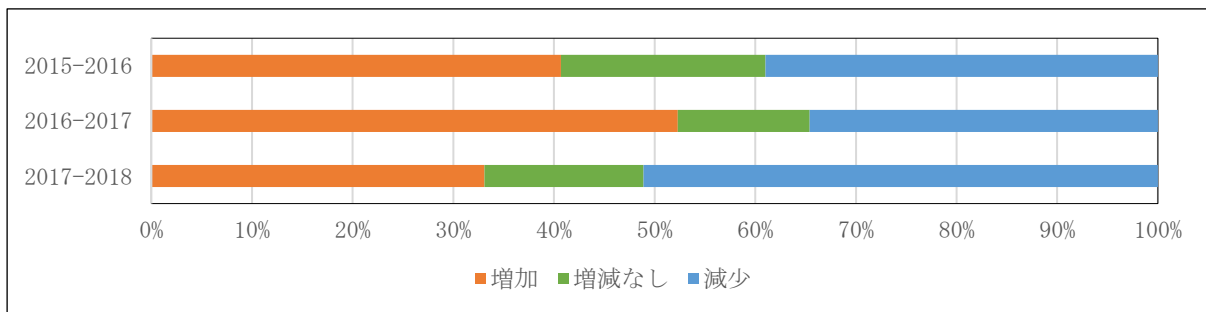


図-3-1-3 前年比、寄港回数が増えた港、減った港の割合

増減数の多い港を抽出すると、増加率の多い港としては、2017年の福山港が前年比1200%増と大幅に増加していた(表-3-1-2)。また、福山港以外にもガンツーの影響から、2018年は犬島(500.0%増)、ペラビスタマリーナ(335.7%増)、倉橋漁港(335.7%増)、宮浦(直島)(300.0%増)など、瀬戸内海の港が急増していた。ガンツーの影響ではない場所では、2016年細島(600.0%増)、平良(561.5%増)など、九州・沖縄の港が目立った。

一方、減少率の大きい港としては、2016年の苫小牧(5回⇒0回)、2018年の北木島(6回⇒0回)のように、前年は2~3か月に1度のペースで寄港していたものの、突如として全く寄港しなくなってしまう場所も存在した。また、八代港では、2017年には前年比450.0%増(12回⇒66回)となったものの、2018年には一転して54.5%減(66回⇒30回)となっていた。

クルーズ船の寄港に関しては、船社の意向もあるため、各港でどれくらいの寄港があるか予測するのは難しいが、八代港のように激しく増減するような状況下では、自治体としてもクルーズ振興に向けた政策を取りにくいと思われ、自治体と船社で綿密な情報交換をすることが必要となるであろう。

表-3-1-2 寄港回数増減率の高い港上位5傑

	2015年⇒2016年 123港(増減なし25港)		2016年⇒2017年 130港(増減なし17港)		2017年⇒2018年 139港(増減なし22港)	
	増加 50港	減少 48港	増加 68港	減少 45港	増加 46港	減少 71港
1位	細島 600.0% 1回⇒7回	苫小牧 -100.0% 5回⇒0回	福山 1200.0% 1回⇒13回	室蘭 -44.4% 9回⇒5回	犬島 500.0% 1回⇒6回	北木島 -100.0% 6回⇒0回
2位	平良(宮古島) 561.5% 13回⇒86回	-	八代 450.0% 12回⇒66回	宮古・輪島 西之表(種子島) -40% 5回⇒3回	ペラビスタマリーナ 335.7% 28回⇒122回	姫路 -80.0% 5回⇒1回
3位	網走 400.0% 1回⇒5回	-	本部 400.0% 1回⇒5回	-	倉橋漁港 383.3% 6回⇒29回	八丈島 本部 -60.0% 10回⇒4回 5回⇒2回
4位	-	-	北九州 266.7% 9回⇒33回	-	宮浦(直島) 300.0% 6回⇒24回	油津 -57.7% 26回⇒11回
5位	-	-	下関 235.3% 17回⇒57回	-	福山 269.2% 13回⇒48回	八代 -54.5% 66回⇒30回

※増加は増加後に5回以上寄港している港のみ抽出。前年の寄港が0回だった場所は除く。
現象は前年に5回以上の寄港を有し、40.0%以上の減少となった港のみ抽出

3-2. 寄港している港の規模分析

(1) 港湾と漁港の寄港実績比較

国土交通省のクルーズレポートを基に、寄港地の港の規模の分析を行った。最初に、港湾と漁港の分類を行った。港湾・漁港どちらに寄港しているか判断できない一部の寄港地は除いている。その結果、寄港地数としては港湾が漁港の10倍以上となった(表-3-2-1)。寄港回数においても2018年で港湾が漁港の約20倍の寄港回数となっていた。

しかし、寄港地数、寄港回数は、港湾・漁港共に増加しており、漁港においては2015年はわずか2港6回の寄港であったが、2018年には14港138回と、飛躍的に上昇し、100回を超えるようになった。

表-3-2-1 港湾・漁港ごとの寄港状況

		2015年	2016年	2017年	2018年
港湾	寄港地数	100港	110港	114港	120港
	寄港回数	1443回	1993回	2694回	2664回
漁港	寄港地数	2港	9港	11港	14港
	寄港回数	6回	13回	29回	138回

(2) 港湾の種類による寄港状況

年次別に港湾の種類ごとの寄港回数をまとめると、図-3-2-1のようになっている。また、港湾、漁港どちらにも属さないマリーナについても、ここで比較を行っている。

種類による寄港回数を見てみると、最も多いのが重要港湾となっており、ここまでのクルーズ船寄港回数増加を支える大きな要因となっていることがわかる。また、数としては依然としてそこまで多くは無いが、地方港湾への寄港回数も年々増加していることが読み取れる。

一方で、国際戦略港湾や国際拠点港湾といった旧特定重要港湾については、2015年と比べると伸びてはいるものの、増加率は低い。なお、国際戦略港湾については、指定されている5港のうち、川崎港を除く4港で寄港実績があった、また、国際拠点港湾についても、指定されている18港のうち、千葉港、徳山下松港以外の16港は寄港実績があった。

国際戦略港湾や国際拠点港湾については、物流拠点としての機能が大きく、また数も少ないため、今後の伸びはあまり期待できないと推察される。その一方で、地方港湾はまだ伸びる可能性があり、また地方港湾に入ることで地方創生や沿岸地域の振興に繋がりとやすと思われる。

(3) 漁港の種類による寄港状況

漁港においては、元々の港の規模が小さいため、大型のクルーズ船の寄港は難しい。しかし、沖合にクルーズ船を停泊させ、テンドーボート(通船)で上陸する手法も多く、多くの場所で実施されており、漁業との併用が可能であれば、寄港は十分に可能である。実際に、寄港回数を見てみると、2015年から徐々に寄港回数は増えており、2018年は138回もの寄港が行われた(表-3-2-1)。

漁港の種類別に寄港回数を分析すると(図-3-2-2)、2015年は比較的規模の大きい第3種漁港あるいは特定第3種漁港のみの寄港であったが、2018年では第1種漁港や第4種漁港といった、小規模の漁港、離島の漁港への寄港が急増していることがわかる。一方で、規模の大きい第3種

漁港の寄港回数はあまり増加していなかった。

このことから、漁港への寄港もある程度規模の大きな港に寄港すると思われがちではあるが、実際には第1種漁港や第4種漁港といった小規模の漁港が中心であり、クルーズ振興が地域活性化に有用な手段となり得る潜在能力を秘めていることが伺える。

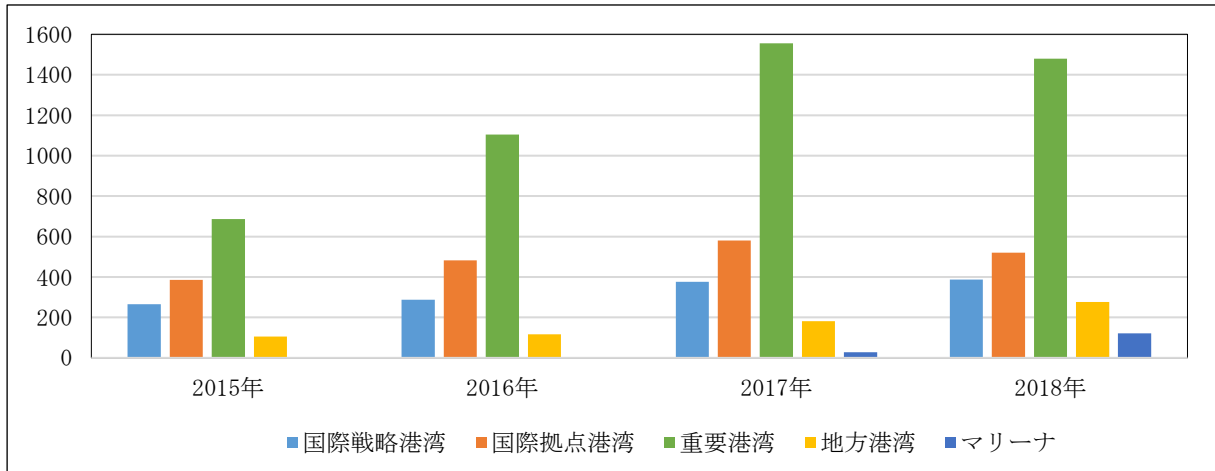


図-3-2-1 港湾種類ごとの寄港回数

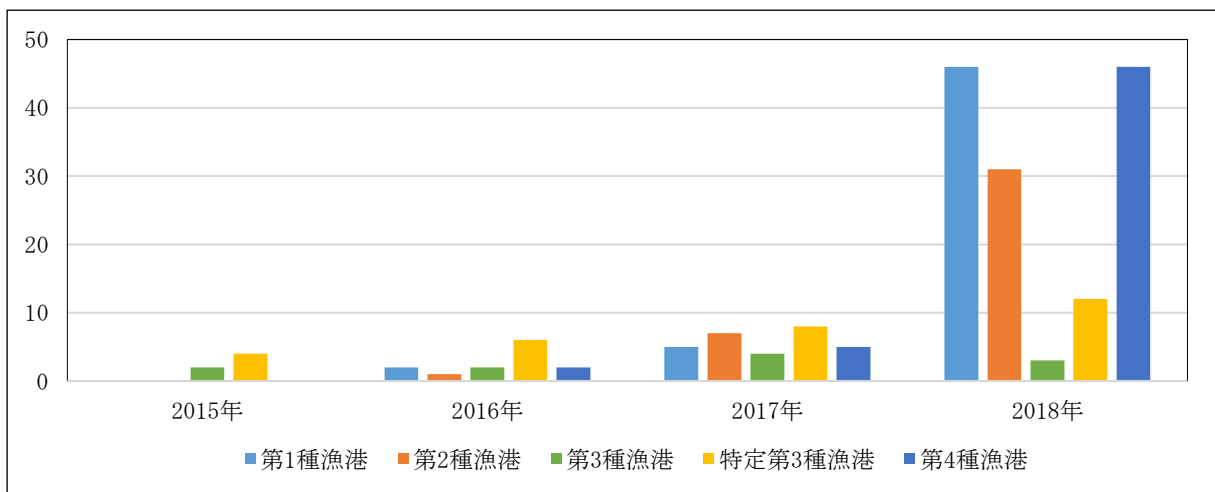


図-3-2-2 漁港種類ごとの寄港回数

3-3. 寄港地で整備されるクルーズ船関連施設と上陸方法

(1) 関連する施設

クルーズ船の寄港には、様々な施設の準備を行う必要がある。外国船・日本船双方が寄港するとした場合、主に以下の施設を岸壁に設けることとなる。

①SOLAS フェンス

2001年9月の米国同時多発テロを契機に、2004年7月から「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（国際船舶・港湾保安法）が施行され、外国船が日本の港に入国する際の安全管理について定められた。これにより、外国船社のクルーズ船が寄港する港では、人が自由に行き来できないよう、岸壁を囲うようにフェンスなどの設置が行われた。これはSOLAS フェンスと呼ばれている（図-3-3-1、写真-3-3-1）。

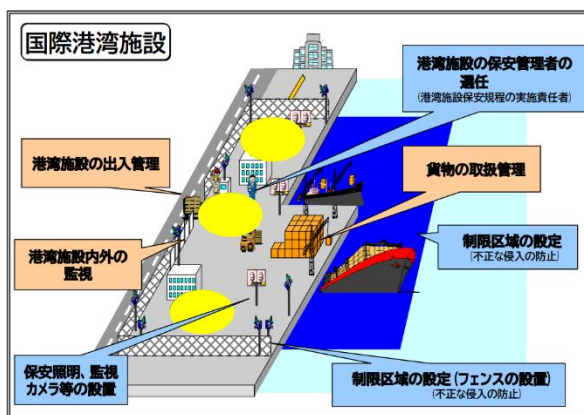


図-3-3-1 国際港湾施設での保安整備内容⁴¹⁾

写真-3-3.1 SOLAS フェンスの例（油津港）

②CIQ 施設

外国船の場合、飛行機などと同様にCIQ（税関：Customs、出入国管理：Immigration、検疫所：Quarantine）の手続きが必要となる。寄港地によってCIQの手続きをどこで行うか異なるが、船内で実施する場合と岸壁で実施する場合に分かれる。さらに、岸壁で実施する場合、ターミナルのような恒久的な施設を整備する場合（写真-3-3-2）と、テントのような臨時施設によって対応する場合（写真-3-3-3）に分かれる。また、CIQについては、実施できる場所が限られており、国内での外国船の寄港回数が増えるほど係員の不足などが問題となってしまう。



写真-3-3-2 CIQ用ターミナル（別府港）



写真-3-3-3 テントによるCIQ（油津港）

③物販所

クルーズ船客の買い物場所として、岸壁に仮設店舗で出店し、地域の名産などを販売する事例は多く、地域によっては重要な収入となっている（写真-3-3-4、写真-3-3-5）。また、九州など中国系のクルーズが多い場所では免税店なども出展される。



写真-3-3-4 岸壁での物販（油津港）



写真-3-3-5 地域の名産販売（油津港）

④駐車場、バス乗り場、タクシー乗り場

クルーズ船客の多くは着岸後、ツアーバスによって移動を行う。大型のクルーズ船の場合、100台以上のバスを使用する場合もあり、それだけ広い駐車スペースが必要となる（写真-3-3-5）。また、一部の船客はタクシーなども利用するため、車回しのような場所も必要である（写真-3-3-6）。



写真-3-3-5 岸壁に並ぶ大型バス（油津港）



写真-3-3-6 クルーズ用に整備された駐車場（別府港）

⑤ターミナル

ターミナルは必ずしも必要ではないが、多くのクルーズ船寄港がある場所では、各種手続きが室内でできるようにターミナルを整備する場合もある（写真-3-3-7、写真-3-3-8）。また、ターミナルを設けることで、休憩スペースやトイレ、観光案内所、両替機など様々な機能を港に付け加えることができる。



写真-3-3-7 クルーズターミナル（佐世保港）



写真-3-3-8 ターミナル内部（長崎港）

（2）上陸方法

クルーズ船からの上陸は、岸壁に着岸できればフェリーなどと同じようにタラップで乗下船を行う。しかし、岸壁に着岸できない場合は、クルーズ船を沖合に停泊させ、通船によって上陸している（写真-3-3-9、写真-3-3-10、写真-3-3-11、写真-3-3-12）。わが国では、鳥羽港や江差港、羅臼漁港など、規模の小さい港湾や漁港で通船による上陸が実施されていた。



写真-3-3-9 沖合停泊の様子（江差港）



写真-3-3-10 通船による乗下船（江差港）



写真-3-3-11 通船の入港（江差港）



写真-3-3-12 通船による上陸（江差港）

第4章 クルーズ船寄港候補地の 選定手法の提案

第4章 クルーズ船寄港候補地の選定手法の提案

前章では、現在の寄港地の分析を行い、大規模な港湾だけでなく、地方港湾や、漁協も寄港地として選ばれており、また今後の寄港回数の増加も期待できることが分かった。また、その一方で、西日本への寄港回数が多いことも分かったが、今後さらにクルーズ振興が拡大し、フライ&クルーズ等の増加や、日本船社の事業拡大、北太平洋を渡る欧米船社の航路拡大によっては、東日本での寄港回数が増えることが期待できる。

しかしながら、東日本の港の中からクルーズ船の寄港地として適する港を選定する方法は定まっておらず、各自治体としても、自港がクルーズ船にとって魅力的な場所なのか判断することは難しい。そこで、将来の新たな寄港候補地として、寄港実績の無い港湾・漁港から「観光地としての魅力」と「既存交通体系によるアクセスの不便さ」双方の特徴を兼ね備え、クルーズ船で訪れる優位性が高い場所の選定を行う。

4-1. 寄港魅力度の概念と算出方法

本研究における寄港魅力度は、クルーズ船を使って訪れることの優位性を示すものであり、「港の近くに魅力的な観光資源があり、かつ既存の交通体系では訪れにくい場所を表す指標」という概念を定め、以下の式 (a) から算出を行う。

$$P_i = S_i A_i \quad (a)$$

P_i : i 港の寄港魅力度

S_i : i 港の観光魅力係数

A_i : i 港の海上アクセス優位係数

算出方法としては、各港周辺の観光資源の豊富さを示す「観光魅力係数 S_i 」に、各港へ訪れる際にアクセスの起点となる、最寄りの新幹線または特急停車駅、高速道路インターチェンジ(以下、IC)、空港といった交通体系からのアクセスの悪さ(距離的遠さ)を示す「海上アクセス優位係数 A_i 」を乗じる。これにより算出された数値を、各港におけるクルーズ船の寄港価値を表す「寄港魅力度 P_i 」として扱う。各係数の詳細な算出方法については後述する。

本研究で提案する寄港魅力度の算定方法として、観光魅力係数と海上アクセス優位係数を対等に(同じ比率で)扱い両係数を乗じる理由としては、例えば、観光地としての魅力が高く、アクセスも良い場所は「訪れやすい人気観光地」となり、あえてクルーズ船で訪れなくとも比較的手軽に楽しむことができる場所といえる(図-4-1-1)。一方で、観光地としての魅力はあるものの、アクセスが不便な場所は「魅力はあるが訪れにくい観光地」となり、アクセス手段を改善することで、地域の観光産業が活性化する可能性を秘めている。その中でも、沿岸地域にある「魅力はあるが訪れにくい観光地」は港からは距離が近く、クルーズ船で入港できればアクセスが容易になる可能性がある。そのため、寄港魅力度では単に観光地としての魅力が高い場所を導き出すのではなく、既存の交通体系によるアクセスの不便さという条件も同時に満たす地域を抽出することを目的とし、観光魅力係数と海上アクセス優位係数を乗じることとしている。

観光魅力係数と海上アクセス優位係数の取り扱いについては、両者を加算する方法も検討した。しかし、加算する場合、観光魅力係数と海上アクセス優位係数のどちらか片方だけの係数が大きければ寄港魅力度も大きくなってしまふ。本研究の観光魅力度は観光魅力とアクセス不便性両方を満たす場所を抽出するものであり、2つの係数を乗じることが適していた。係数同士の計算比率も6:4、7:3など様々なパターンで計算を行った。しかし、加算する場合は先述の通り片方の係数が非常に高い地域が抽出されてしまう結果となり、本研究の目的に対して適切ではなかった。乗じる場合も比率を変えると全体の数値が変化するのみで、順位に変動はなく、1:1で計算を行うこととした。

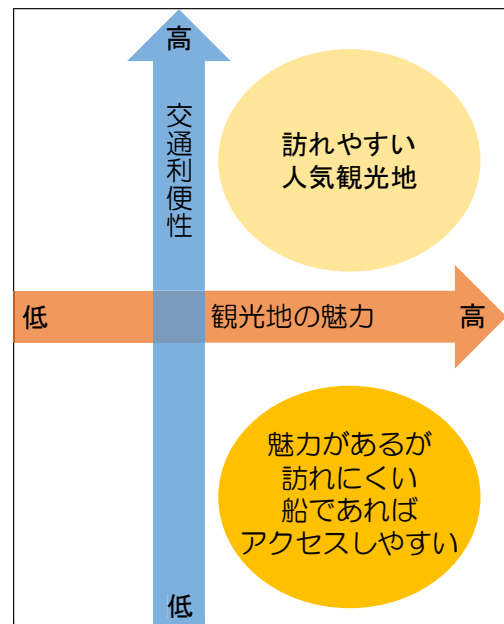


図-4-1-1 観光地とアクセス性の関係図

4-2. 観光魅力係数の算出方法

(1) 観光魅力係数の計算式

観光魅力係数の算出に用いる式 (b) を以下に示す。

$$S_i = \sum F_x D_x \quad (b)$$

S_i : i 港の観光魅力係数

F_x : 観光要素ごとの重みづけ

D_x : 観光地までの距離による重みづけ

観光魅力係数は、各港から 10.0km 圏内にどれだけ多くの観光資源が存在するかを示す数値としている(図-4-2-1)。算出方法は、地域に存在する各観光地の要素ごとに重みづけを行った「観光要素ごとの重みづけ F_x 」に、その観光地から港までの距離(近さ)を評価する「観光地までの距離による重みづけ D_x 」を乗じ、各港の 10.0km 圏内に存在する観光資源の数だけ係数を加算する。

なお、観光地を抽出する範囲を 10.0km とした理由は、港から離れた内陸部に観光地があることも魅力の一つではあるものの、港から遠い観光地までを対象とすると、あえてクルーズ船で行かなくとも既存の交通体系でアクセスしやすい観光地も含まれるようになり、本研究における寄港魅力度を構成する要因である「クルーズ船で訪れる強み」(海からアクセスすることの優位性)が希薄になってしまうためである。また、寄

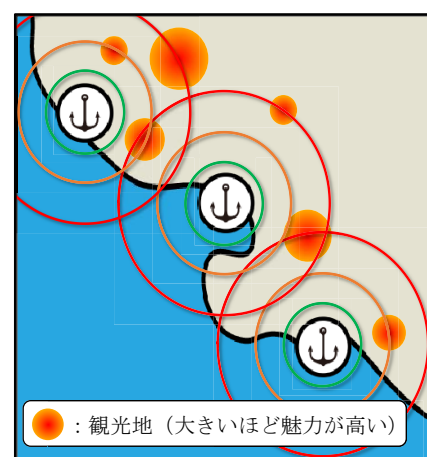


図-4-2-1 観光魅力係数の概念

港地自身がクルーズ船の寄港によって恩恵を享受できるよう、港から近い範囲でクルーズ船客に活動してもらえる可能性の高い場所を抽出することを考え、活動範囲が広域になりすぎないように10.0kmと設定した。

さらに、2016年～2018年の北海道におけるクルーズ船の滞在時間(入港時刻から出港時刻まで)を調べると、平均約9.5時間となっている。そこから上陸・出港準備時間、昼食時間などを引くと、クルーズ船客が観光できる時間は実質5～7時間程度となる。そのような限られた時間の中で複数の観光地を訪れるためには、港から観光地までの距離の近さも重要と考え、各観光地までの距離による重みづけを行い、港の近くにより多くの観光施設を有する場所の観光魅力係数がより高くなるように設定を行った。

(2) 観光要素の違いによる重みづけの考え方

観光魅力係数に算入される観光要素とその重みづけを表4-2-1に示す。観光地の魅力は、その観光要素の内容によって魅力の大きさが異なるため、観光要素によって係数を変える、「重みづけ」を行う必要がある。そこで、観光魅力係数として用いる観光要素の選定と、「観光要素ごとの重みづけ F_x 」の算定を以下の手順で行った。

観光要素の選定は、観光庁が作成した「観光地の魅力向上に向けた評価手法調査事業報告書」に記載されている「観光客が観光地で何を楽しみにしているのか」のアンケート結果⁴³⁾

を基に行った。その結果、表4-2-1に記載のある7つの項目が上位に挙げられていた。本研究では、その中の「温泉」「自然景観」「文化的な名所旧跡」「観光文化施設」の4つの観光要素について重みづけを定めることとしている。

これは、「食」「自然体験」「買い物」の3要素については、それぞれの具体的な施設を特定することが難しいことが理由として挙げられる。さらに、筆者らが全国各地の自治体へヒアリング調査⁴²⁾を行ったところ、「買い物」は、九州の自治体では中国発着クルーズの場合に免税店などでの消費が目立つという話があったが、北海道の自治体からは、そこまで大きな消費は期待できないという回答を得た。「食」についても、船内の食事は無料であるためクルーズ船客はあまり寄港地の飲食店を利用しておらず、昼食時には船内に戻る場合も多いという実態がある。このような理

表4-2-1 各観光要素の重みづけ F_x と当該施設の数

順位	分類名称	楽しみに訪れる割合	重みづけ係数
1	食	60.4%	-
2	温泉	54.2%	1.00
3	自然景観	42.4%	0.78
4	文化的な名所旧跡	32.1%	0.59
5	自然体験	20.9%	-
6	買い物	17.0%	-
7	観光文化施設	16.5%	0.30

表4-2-2 各観光要素の抽出条件

温泉	web サイト楽天トラベルの「温泉地一覧」に記載されているもの。
自然景観	web サイト4travelの「自然・景勝地一覧」に記載されているもの。
文化的な名所旧跡	国指定文化財、および各道県指定文化財に登録されているもの。
観光文化施設	国土数値情報の「文化施設データ」から学校関連施設(公共施設大分類コード16学校)を除いたもの。

由からも、本研究ではこれらの要素を観光魅力係数には組み込まなかった。

各観光要素の重みづけとしては、アンケートの回答率が「食」に次いで高かった「温泉」を最大値（係数 1.00）として、他観光要素については、「温泉」の回答割合との比によって各重みづけを設定している。

また、各観光要素の該当施設数については、それぞれ表-4-2-2 に示す条件によって把握している。本研究で取り扱う観光要素全てを表す公的な統計データはなく、県庁・道庁のホームページでも、「文化的な名所旧跡」は網羅されているものの、それ以外の項目は主要観光地の情報に限られる。GIS についても、「観光文化施設」はデータがあるが、「温泉」「自然景観」のデータが無く、「温泉」「自然景観」については大手旅行業者のサイトを使用することとした。民間企業の場合、記載内容に公平性が無い可能性もある。しかし、柴崎らの既往研究でも旅行ガイドブックを基に寄港地周辺の観光スポット数を把握していたため、本研究においても大手旅行業者のサイトを利用した。

（3）港から観光地までの距離に応じた重みづけの考え方

各観光地は、クルーズ船が着岸する港からの距離が近いほど訪れやすく、魅力も高いといえる。そこで、港から各観光地までの直線距離を「0.5km 未満」「0.5km 以上 1km 未満」「1km 以上 5km 未満」「5km 以上 10km 以下」の4つに分類し、クルーズ船客のバス移動を想定した際、単位時間あたりに可能な往復回数とその比によって「観光地までの距離による重みづけ D_x 」の算定を行った（表-4-2-3、図-4-2-2）。

なお、バスの走行速度は平均時速 30.0km とし、1 回の往復時に 5 分間の乗降時間が必要と仮定して往復可能な回数を算出している。

この時、「0.5km 未満」の往復回数は、5 分間の乗降時間のみが消費されるとし、12 往復が可能とした。

以上の「観光要素ごとの重みづけ F_x 」と「観光地までの距離による重みづけ D_x 」の2つを式 (b) に当てはめることで、各港の観光魅力係数 S_i を算定する。

表-4-2-3 観光地までの距離による重みづけ D_x

港から観光地までの距離	計算上の片道距離	1時間での往復可能回数	重みづけ
0.5km 未満	0.0km	12.00 回	1.00
0.5km 以上 1.0 km 未満	1.0km	8.57 回	0.71
1.0 km 以上 5.0 km 未満	5.0km	4.00 回	0.33
5.0km 以上 10.0km 以下	10.0 km	2.40 回	0.20

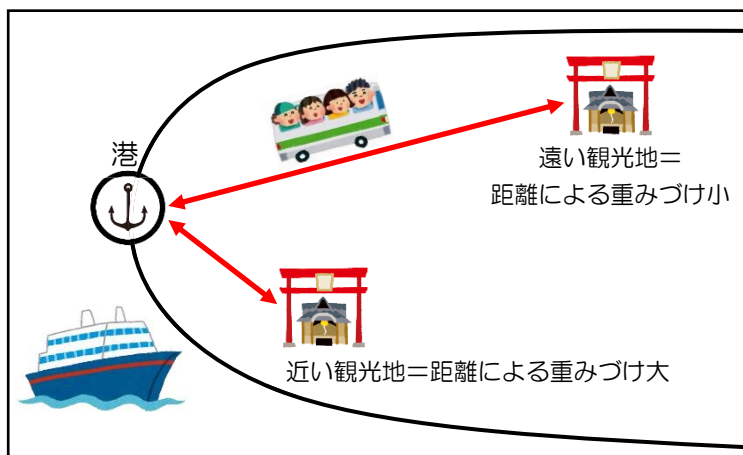


図-4-2-2 観光地までの距離による重みづけのイメージ図

4-3. 海上アクセス優位係数の算出方法

（1）海上アクセス優位係数の計算式

沿岸部の観光地においては、鉄道や空港など既存交通体系によるアクセスが不便である場合、クルーズ船を利用し港からアクセスすることで容易に訪れることができる可能性があり、既往研究においてもクルーズ船による観光の特徴の一つとして捉えられている。さらに、既存交通体系では訪れにくい観光地に行くことで、クルーズ船客としても特別感を感じることができ、寄港地の魅力形成の一つになると考えられる（図-4-3-1）。

そこで、陸上アクセスの悪い沿岸地域を抽出することを目的に、各地域を訪れるための既存交通体系の利便性を指標化した「海上アクセス優位係数 A_i 」を次式(c)によって算出する。

$$A_i = T_i U_i \quad (c)$$

A_i : i 港の海上アクセス優位係数

T_i : アクセス起点までの距離による重みづけ

U_i : アクセス起点の利用者数による重みづけ

海上アクセス優位係数は、通常の観光で利用する既存交通体系から離れておりアクセスが悪い沿岸地域（クルーズ船で訪れる方が優位になる地域）の係数が大きく、既存交通体系から近く陸上からアクセスがしやすい沿岸地域（クルーズ船で訪れる優位性が低い地域）の係数が小さくなるように設定する。そこで、通常の観光で用いる「新幹線または特急停車駅」「IC」「空港」といった3種類の交通結節点を陸上の「アクセス起点」と定め、各港から最も近いアクセス起点までの距離を「アクセス起点までの距離による重みづけ T_i 」として表す。さらに、各アクセス起点の利用者数の少なさ（不便さ）を示す「利用者数による重みづけ U_i 」を乗じることで、各港の不便さ（クルーズ船で海から訪れることの優位性）を算出する。

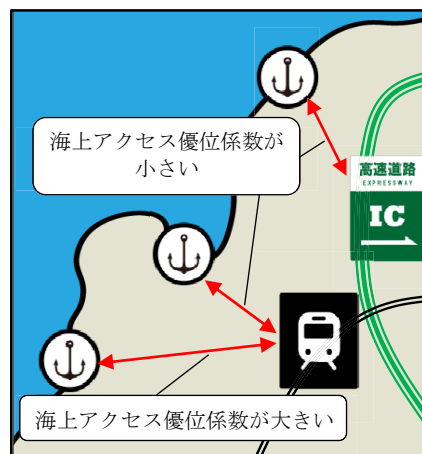


図-4-3-1 海上アクセス優位係数の概念

(2) 港からアクセス起点までの距離に応じた重みづけの考え方

各港から最寄りのアクセス起点で最長であった場所の距離 $1.00X$ (km) を、「アクセス起点までの距離による重みづけ T_i 」の最大値 1.00 として、最長距離との比を各港のアクセス起点係数として算出した（図-4-3-2）。

具体的には、「新幹線または特急停車駅」「IC」「空港」の3種類をアクセス起点と定め、GIS上で記されて

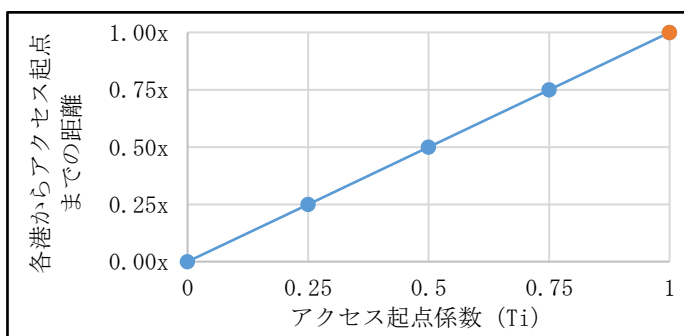


図-4-3-2 港からアクセス起点までの距離に応じた重みづけの変化

いる各港の位置から最も近い「アクセス起点」までの距離（道のり）を地図上で計測し、全港の中で最もアクセス起点までの距離が長かった港を最大値（係数 1.00）とし、他の港についてはアクセス起点までの距離の比によって係数を設定している。

（3）アクセス起点の利用者数を加味した重みづけの考え方

海上アクセス優位係数では、各アクセス起点までの距離だけでなく、アクセス起点の利用者数からも利便性の良し悪しを判断し、不便なアクセス起点ほど海上アクセス優位係数がより大きくなるよう設定する。そこで、「利用者数の少ないアクセス起点＝不便なアクセス起点」と定め、1日の利用者数が1000人未満のアクセス起点を「アクセス起点の利用者数による重みづけ U_i 」の最大値（係数 1.00）とした（表-4-3-1）。

表-4-3-1 利用者数による重みづけ U_i の設定

1日の利用者数	利用者係数
1000人未満	1.00 (最も不便な場所)
1000人以上～2000人未満	0.99
50000人以上～51000人未満	0.50
98000人以上～99000人未満	0.02
99000人以上	0.01 (最も便利な場所)

さらに、利用者数が1000人増えるごとに重みづけを0.01ずつ減少させることで、陸上からのアクセス利便性が悪い（利用者数が少なく小規模な）アクセス起点の数値がより高く、陸上からのアクセス利便性が良い（利用者数が多く大規模な）アクセス起点の数値がより低くなるよう、各地における重みづけの設定を行った。

なお、利用者数の算出については、各鉄道会社や空港より公表されている年間の利用者数を365日で割った数値を1日当たりの利用者数としている。また、非公表の場所については、係数を1.00として計算を行った。なお、参考として一日の平均乗降客数が99000人以上の駅としては、JR東日本管内では41駅（2017年度）あり、すべてが首都圏の駅となっている。空港では、羽田空港と成田空港の2つのみが一日の平均乗降客数99000人を超えている。

以上の「アクセス起点までの距離による重みづけ T_i 」と、「アクセス起点の利用者数による重みづけ U_i 」を先の式（c）に当てはめることで海上アクセス優位係数 A_i を算定する。

4-4. 算出結果のスージング

式（b）および式（c）において算出された各係数を使用し、式（a）に基づき各港の寄港魅力度 P_i を算出した後、ある特定の港（点）での寄港魅力度だけではなく、地域（面）としての寄港魅力度を表すため、隣り合う港同士で寄港魅力度を平滑化するスージングを次式（d）によって行い、最終的な寄港魅力度とする。

$$P_{si} = \frac{P_{i-1} + P_i + P_{i+1}}{3} \quad (d)$$

P_{si} : スージング後の i 港の寄港魅力度

P_i : スージング前の i 港の寄港魅力度

P_{i-1} および P_{i+1} : i 港の両隣に位置する港のスージング前の寄港魅力度

4-5. 既存評価手法との違い

通常、新しい交通ネットワークの導入を検討する際は、階層分析法（AHP）などを用い、利用者へのアンケート調査を行ったうえで様々な項目のウェイトを算出し、評価を行うことが一般的である。クルーズ船の寄港地においても、「函館」や「金沢」など寄港地を特定したうえで寄港可能性を検討する場合は、AHPなどの手法を用いるのが良いと考えられる。しかし、東日本の港湾・漁港の中で、地域が観光・アクセス性双方の利点からクルーズ船の寄港地として適しているのかは明らかになっておらず、既に寄港実績を有している港以外にも就航地として魅力を持った地域が存在する可能性がある。そのため、本研究においては、立地条件や周辺環境を数値化し、都市部に限らず寄港候補地の抽出を行うことを目的としているため、AHPなどの評価を行わず、「寄港魅力度」という新たな形で評価を行っている。

第5章 東日本における 寄港魅力度の算出結果

第5章 東日本における寄港魅力度の算出結果

5-1. 調査対象地

調査対象範囲は、東日本13道県の103港湾および853漁港の計956港として、各港の寄港魅力度による評価を行う(図-5-1-1)。各データの分析にはGIS(地理情報システム)ソフト「Quantum GIS(QGIS) versio2.16 Las Palmas」を使用した。

港湾および漁港の地点については、それぞれ国土交通省が公表する国土数値情報「港湾データ(平成26年度)」⁴⁴⁾「漁港データ(平成18年度)」⁴⁵⁾を用いた。そこから、前述の「観光魅力係数」「海上アクセス優位係数」の2式に各係数を当てはめて、乗じたものを「寄港魅力度」として算出した。

なお、北海道と本州は海で隔たれているため、北海道の寄港魅力度と本州の寄港魅力度は別々に算出・評価を行う。

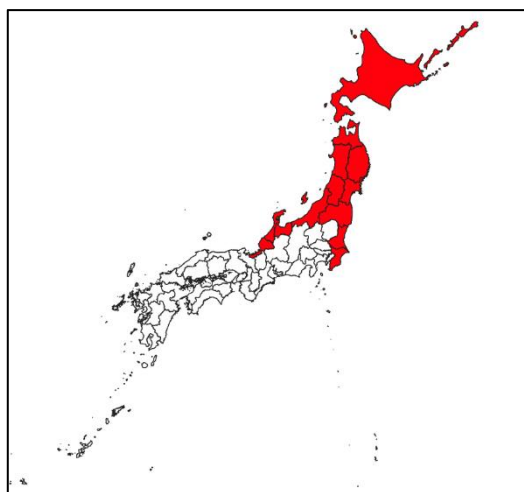


図-5-1-1 調査対象地

5-2. 観光魅力係数の算出

(1) 北海道の観光魅力係数

観光魅力係数の上位10港とそれぞれの寄港実績を表-5-2-1、全体の算出結果を図-5-2-1に示す。

観光魅力係数としては、クルーズ船寄港実績の多い函館・小樽・釧路といった地域のほか、寄港実績がほとんどない江差においても数値が大きくなった。その中でも、函館港は、「五稜郭」「函館山」「金森赤レンガ倉庫」など多くの観光施設が密集していることが要因となり、北海道全体の平均値1.744に対して16.747と、非常に高い観光魅力係数の値となった(図-5-2-2)。また、「五稜郭」や「旧金森洋物店」をはじめとした歴史的な施設が国や北海道から文化財として指定されているため、函館港の観光魅力係数16.747のうち、「文化的な名所旧跡」が11.127と多くを占めていた。

表-5-2-1 観光魅力係数上位10港と寄港実績

順位	港名 (市町村)	観光魅力係数	寄港実績		
			2016年	2017年	2018年
1位	函館 (函館市)	16.747	26回	28回	27回
2位	住吉 (函館市)	16.176	0回	0回	0回
3位	函館湯川 (函館市)	11.475	0回	0回	0回
4位	上磯 (北斗市)	10.759	0回	0回	0回
5位	祝津 (小樽市)	7.796	0回	0回	0回
6位	小樽 (小樽市)	7.790	25回	25回	21回
7位	江差 (江差町)	7.563	0回	0回	1回
8位	茂辺地 (北斗市)	6.797	0回	0回	0回
9位	千代ノ浦 (釧路市)	5.439	0回	0回	0回
10位	塩谷 (小樽市)	5.334	0回	0回	0回
北海道平均値		1.744			

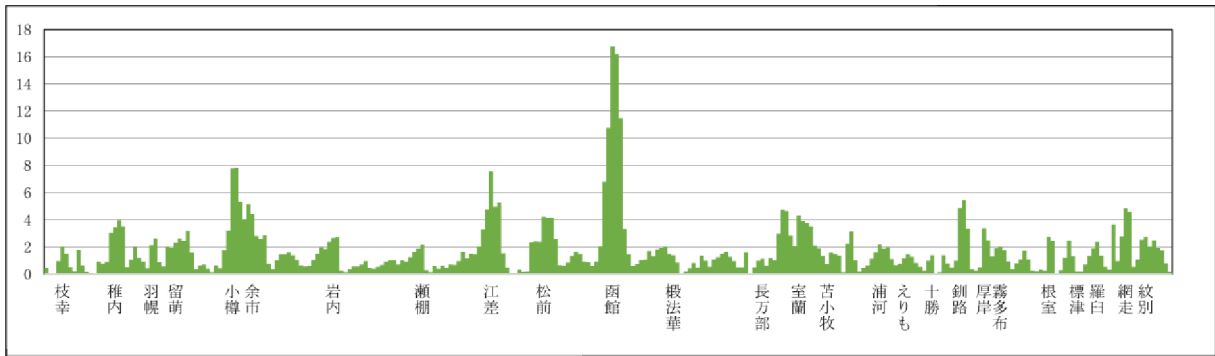


図5-2-1 北海道の観光魅力係数 S_i の算出結果

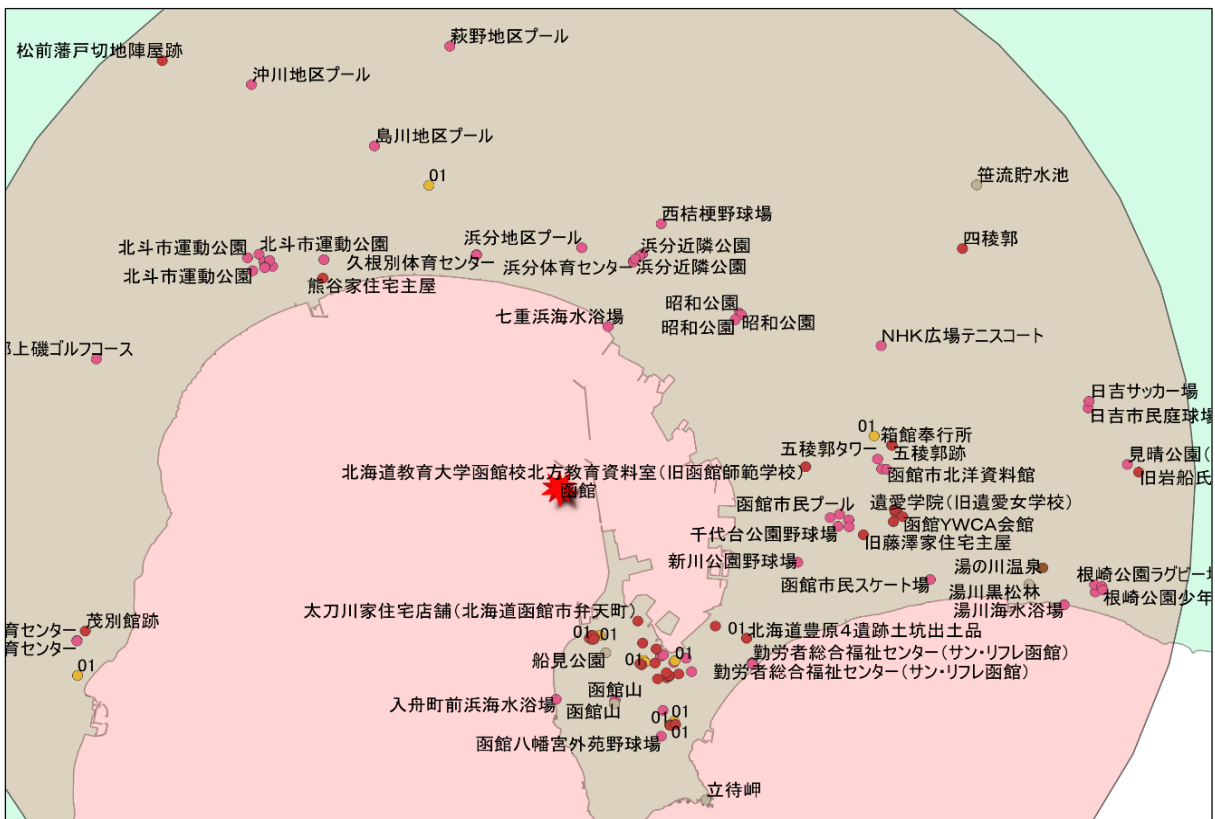


図5-2-2 函館港から10.0km圏内の観光要素

(2) 本州東日本の観光魅力係数

本州東日本の各数値は、範囲が広域になるため、①日本海側（福井県～秋田県）、②太平洋側（青森県～福島県）、③東関東地方（茨城県～千葉県）の3つに分けて結果をまとめる。

① 日本海側（福井県～秋田県）

本州日本海側で、最も観光魅力係数が高かったのは、石川県金沢港（37.879）となった（表-5-2-2、図-5-2-3）。なお、金沢港は本州12県全体でも1位という結果であった。2位は福井県小浜漁港であるが、数値は18.259となっており、金沢港が突出して高いことがわかる。金沢港から10

km圏内の観光資源としては、国の特別名勝にも指定されている「兼六園」や「武家屋敷跡」をはじめとした歴史的価値のある観光施設が多く分布（図-5-2-4）しているため、観光魅力係数では高い数値を示した。

また、金沢港は東日本の日本海側エリアで最もクルーズ船寄港回数が多く、2017年には53回の寄港があった。それに伴い、現在では貨物岸壁との併用で受け入れを行っているが、今後は、専用岸壁を整備し、クルーズターミナルの建設を行っている（写真-5-2-1）（2020年春完成予定）。

2番目に高い数値であった、「小浜漁港」は、漁港内に競り市が行われる市場や、「若狭フィッシャーメンズ・ワーフ」があり、その他観光遊覧船の発着場として多目的に利活用されている。市内には、「明通寺」をはじめとした歴史的な価値のある寺や神社が多数存在し、それらの多くが国や県指定の重要文化財となっているため、観光魅力係数が高い結果となった。

表-5-2-2 日本海側の観光魅力係数上位10傑

全体順位	港名（県市町村名）	観光魅力係数	寄港魅力度	寄港魅力度順位
1位	金沢港(金沢市)	37.879	0.876	151位
12位	小浜漁港(小浜市)	18.259	0.424	365位
19位	伏木富山港(射水市)	17.537	0.322	418位
35位	田島漁港(小浜市)	14.685	0.629	234位
41位	内外海漁港(小浜市)	13.996	0.561	267位
42位	秋田港(秋田市)	13.954	0.195	546位
54位	間瀬漁港(新潟市)	13.003	0.530	288位
68位	酒田港(酒田市)	12.216	0.339	411位
69位	新湊漁港(射水市)	12.089	0.264	468位
75位	加茂港(鶴岡市)	11.892	0.366	396位

本州12県全681港中の順位。観光魅力係数の平均値は5.6144



写真-5-2-1 建設中の金沢港クルーズターミナル
(2019年10月)

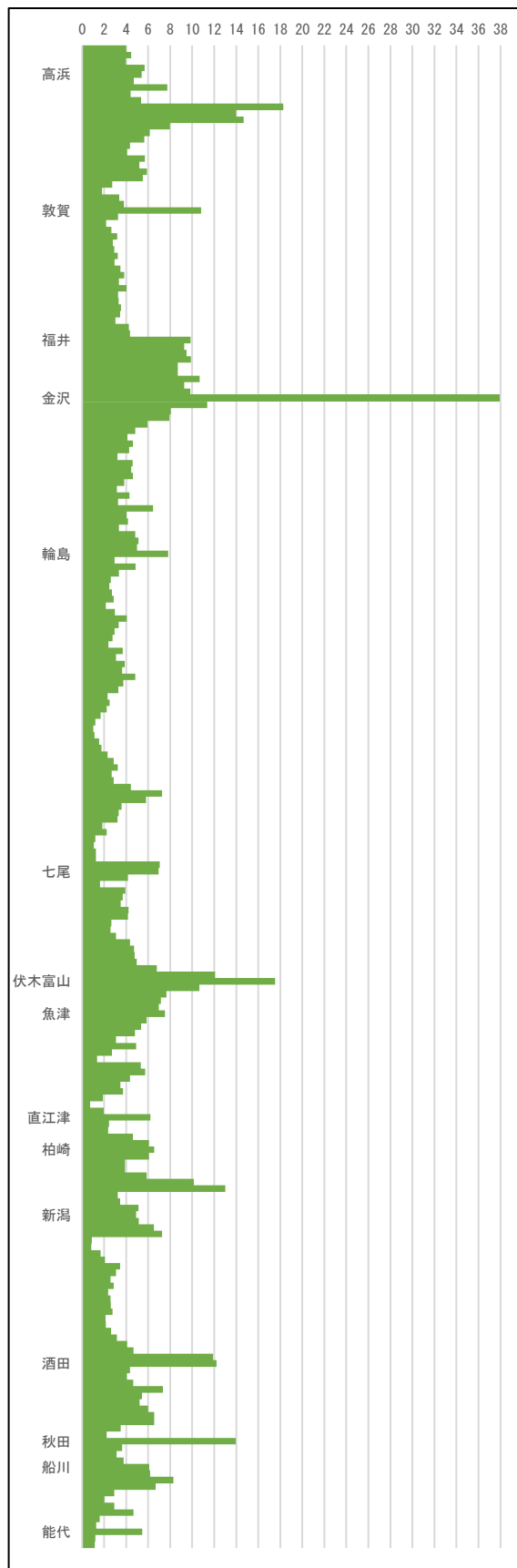


図-5-2-3 日本海側の観光魅力係数

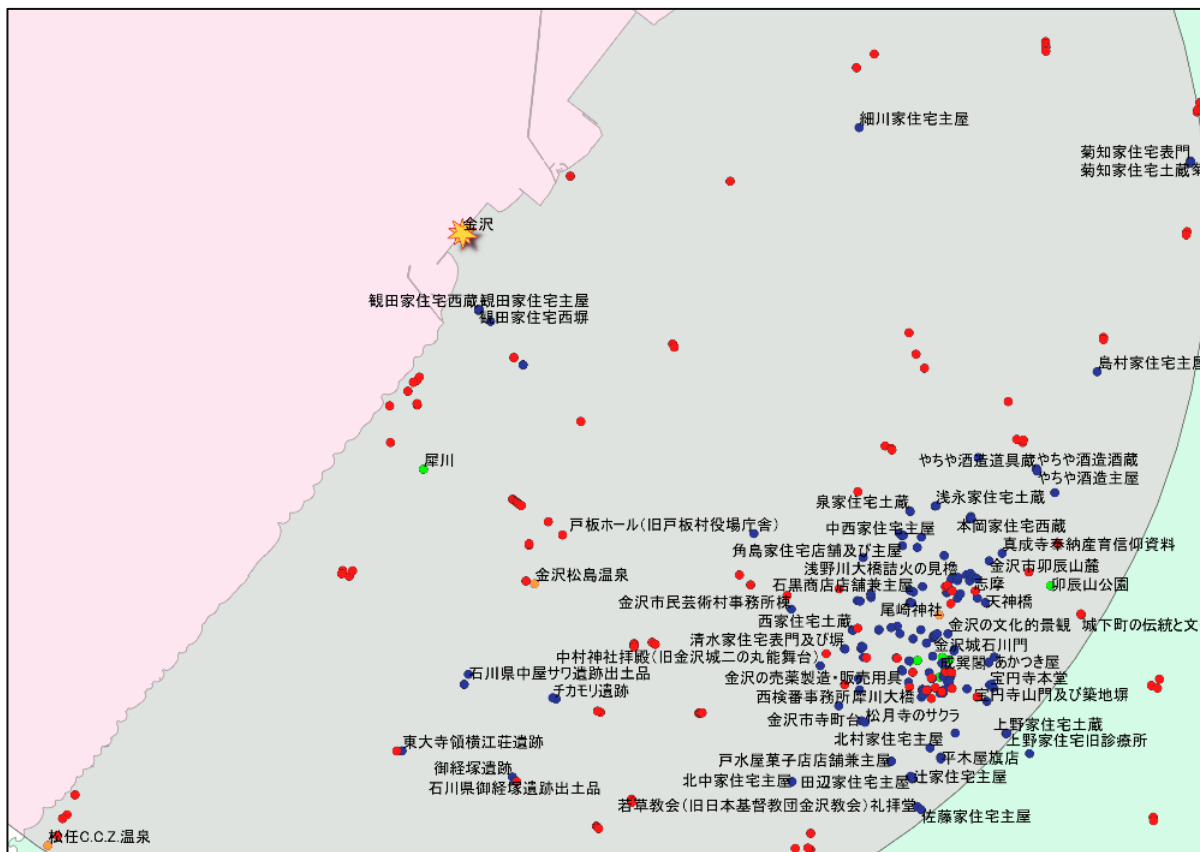


図-5-2-4 金沢港周辺の観光資源（赤：観光文化施設、青：名所旧跡）

その他、上位 10 傑を見てみると、福井県・新潟県は漁港が多く、港湾は上位 10 傑に入らなかった。また、上位 10 傑に入った港湾は山形県加茂港以外のすべての港で、過去にクルーズ船を受け入れ実績がある場所となった。加茂港については、地方港湾に指定されている小規模な港で、700 トンクラスの船舶を接岸できる岸壁を 2 バース有している。また、周囲には「鶴岡市立加茂水族館」「加茂レインボービーチ」といった観光施設があり、山形県としても、加茂港を総合的な海洋レクリエーション基地としていきたいとしている。

表-5-2-3 太平洋側の観光魅力係数上位 10 傑

②太平洋側（青森県～福島県）
 東北太平洋側の観光魅力係数上位 10 傑では、すべてが宮城県の中
 部から東部に位置する港であった
 （表-5-2-3、図-5-2-5）。本州 12 県
 全体で見ても上位の港が多く、東北
 地方太平洋側は観光のポテンシャル
 が高いことが伺える。太平洋側の
 上位 10 位のうち、9 港が漁港であ
 り、港湾は 1 港（仙台塩釜港）のみ

観光魅力係数順位	港名（県市町村名）	観光魅力係数	寄港魅力度	寄港魅力度順位
2	高城漁港(宮城県松島町)	26.138	0.989	116 位
3	塩釜漁港(宮城県塩釜市)	25.385	1.214	72 位
4	仙台塩釜港(宮城県塩釜市)	24.790	1.010	109 位
5	須賀漁港(宮城県利府町)	24.569	1.133	83 位
6	浜田漁港(宮城県利府町)	24.124	1.057	94 位
7	磯崎漁港(宮城県松島町)	20.913	0.954	125 位
9	銭神漁港(宮城県松島町)	20.196	0.950	129 位
10	菖蒲田漁港(宮城県七ヶ浜町)	19.256	1.179	76 位
13	古浦漁港(宮城県松島町)	18.114	1.149	78 位
14	載鉤漁港(宮城県気仙沼市)	17.963	0.250	483 位

本州 12 県の全 681 港中の順位で、観光魅力係数の平均値は 5.6144

となっている。このうち寄港実績があるのは仙台塩釜港のみで、2018年は12回の寄港があった。

エリア内で最も観光魅力係数の高い「高城漁港(宮城県松島町)」が位置する松島町は、日本三景のひとつである「松島」有する観光のまちで、利府町や七ヶ浜町も含めて、リアス式海岸により構成される景勝地でもある。

③東関東地方(茨城県～千葉県)

東関東エリアにおける観光魅力係数の上位10傑は、千葉県のみという結果になった(表-5-2-4、図-5-2-6)。また、多くは千葉県の中でも房総半島南部の地域に偏っている。なお、上位10傑の中で、港湾は「館山港(千葉県館山市)」のみで、その他は漁港であり、館山港についてはクルーズ船寄港実績がある。

館山市は、港から半径1km圏内の観光施設は比較的少ないが、半径10km圏内に広げると、観光文化施設や国や県指定文化財が多く分布する。また、重みづけの大きい「温泉」が比較的多く存在するため、高い数値を示したと考えられる。館山市の観光素材としては「館山城」や「安房神社」といった歴史的な価値のある観光施設が多く分布する。

表-5-2-4 東関東地方の観光魅力係数上位10傑

観光魅力係数順位	港名(縣市町村名)	観光魅力係数	寄港魅力度	寄港魅力度順位
8	館山港(千葉県館山市)	20.366	1.084	91位
11	市川漁港(千葉県市川市)	18.589	0.322	419位
21	小湊漁港(千葉県鴨川市)	16.316	0.437	351位
22	船形漁港(千葉県館山市)	16.032	0.797	175位
27	下原漁港(千葉県館山市)	15.465	1.399	51位
28	天津漁港(千葉県鴨川市)	15.390	0.460	337位
30	南無谷漁港(千葉県南房総市)	14.931	0.632	233位
31	多田良漁港(千葉県南房総市)	14.919	0.621	239位
33	富浦漁港(千葉県南房総市)	14.893	0.600	246位
34	波左間漁港(千葉県館山市)	14.752	1.742	30位
本州12県の全681港中の順位で、観光魅力係数の平均値は5.6144				

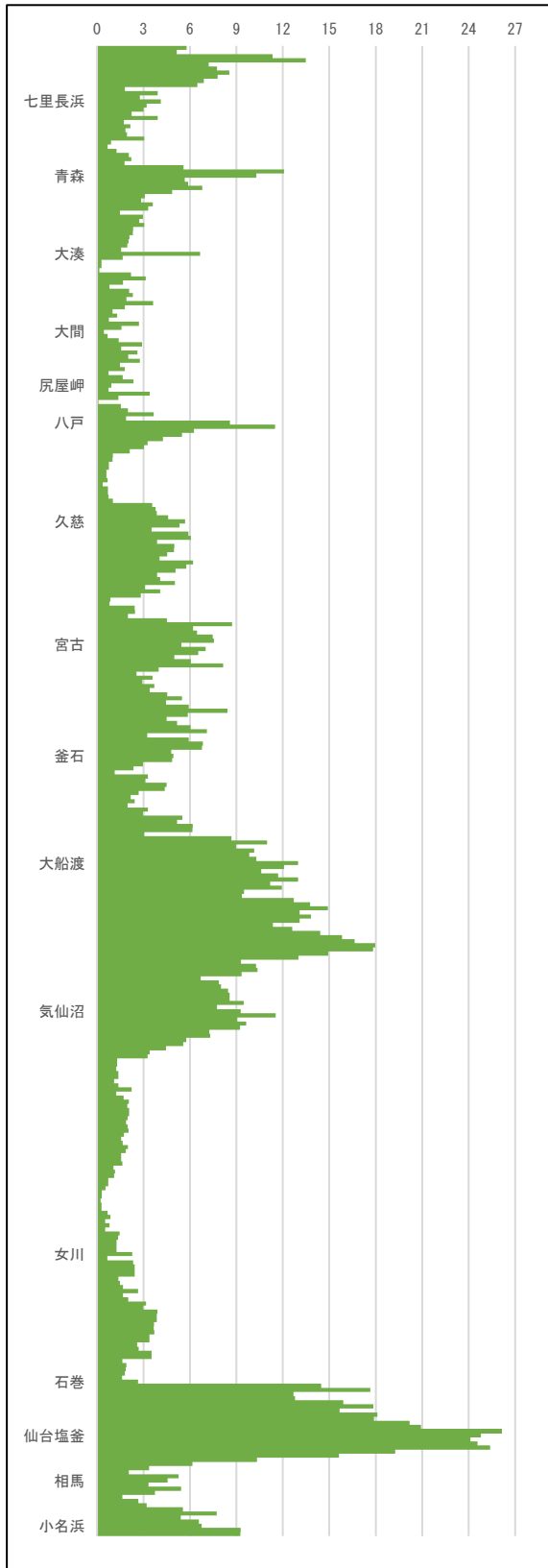


図-5-2-5 太平洋側の観光魅力係数

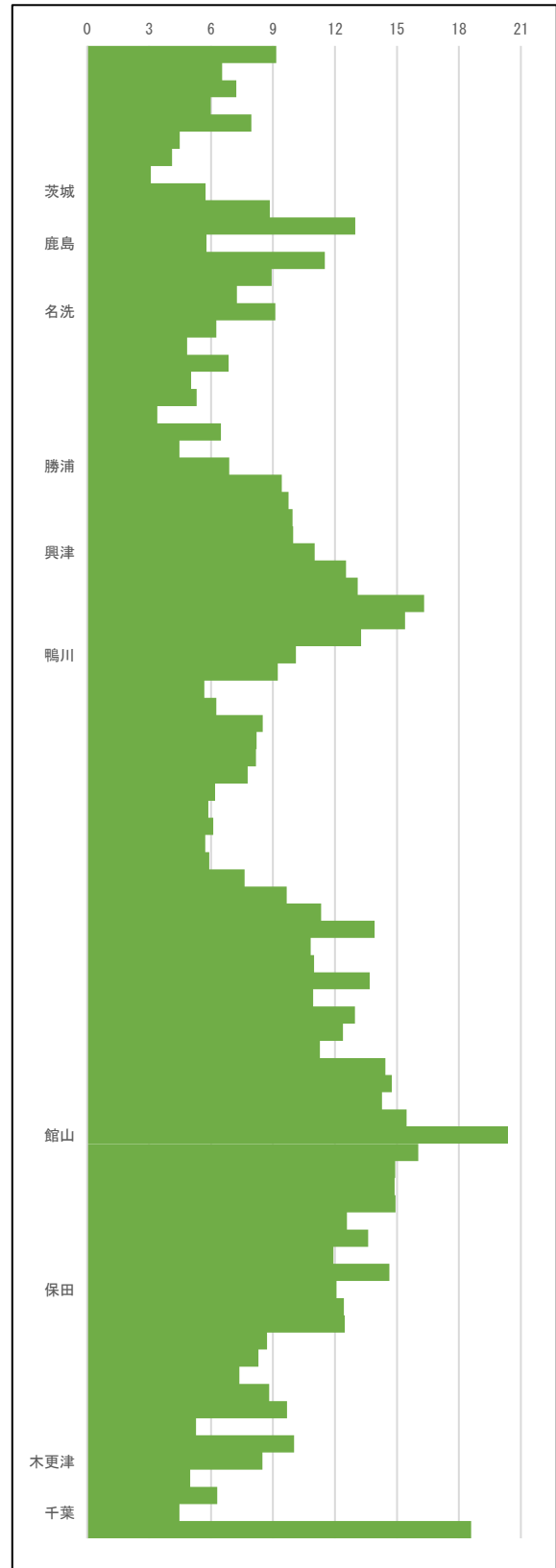


図-5-2-6 東関東地方の観光魅力係数

5-3. 海上アクセス優位係数の算出

(1) 北海道の海上アクセス優位係数

海上アクセス優位係数の算出結果を図-5-3-1、係数上位 10 港を表-5-3-1 に示す。

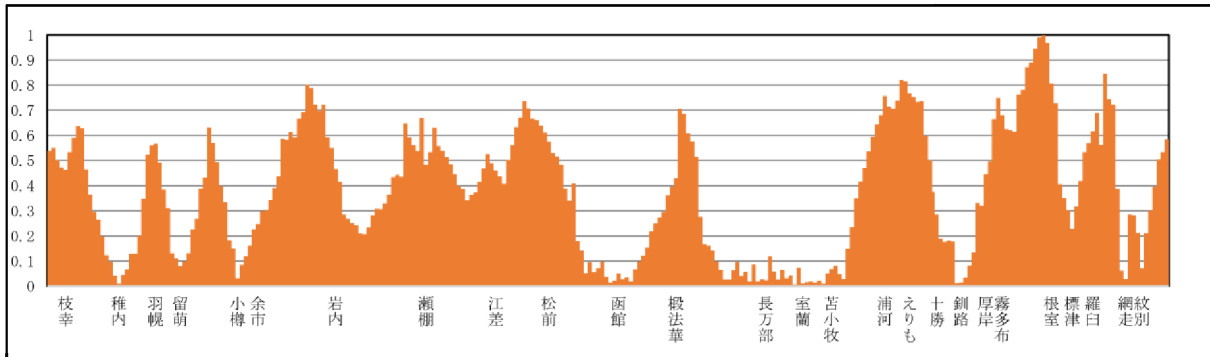


図-5-3-1 北海道の海上アクセス優位係数 A_i の算出結果

表-5-3-1 北海道の海上アクセス優位係数上位 10 港

順位	港名(市町村)	海上アクセス優位係数
1位	温根元(根室市)	1.000
2位	瑤瑤瑠(根室市)	0.990
3位	トーサムポロ(根室市)	0.968
4位	齒舞(根室市)	0.946
5位	沖根婦(根室市)	0.889
6位	友知(根室市)	0.871
7位	相泊(羅臼町)	0.846
8位	旭(様似町)	0.821
9位	笛舞(えりも町)	0.815
10位	根室(根室市)	0.806

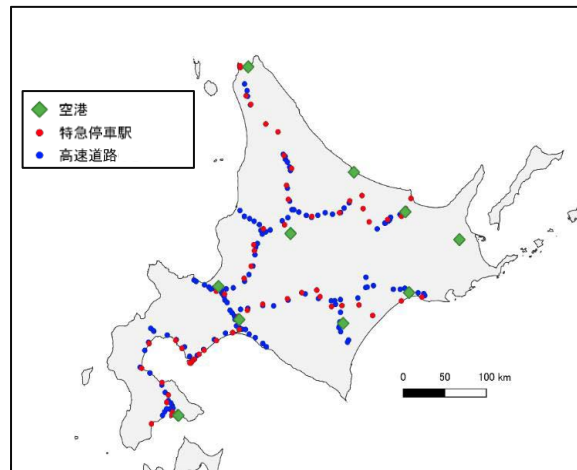


図-5-3-2 北海道のアクセス起点分布状況

北海道で港から最寄りのアクセス起点まで最も距離が長かったのは、「温根元漁港」から「中標津空港」までの距離 101.0km であった。この 101.0km を「アクセス起点までの距離による重みづけ T_i 」の最大値(係数 1.00)とし、他港におけるアクセス起点係数 T_i は、各港からアクセス起点までの最短距離と、101.0km の比によって設定している。その結果、海上アクセス優位係数が高くなった地域としては、根室・羅臼・えりもといった地域のほか、余市と岩内の間にある積丹半島や、羽幌なども既存交通の便が悪く、比較的高い値となった。ただし、全体的にアクセスの悪い根室市(図-5-3-2)では、高速道路「根室道路」を整備中であり、供用が開始されれば交通アクセスは良くなるものと考えられる。

また、北海道北部の雄武町、枝幸町などについては、1985年に国鉄路線が廃止され、町内にアクセス起点がなく、近隣の名寄市にある「北星駅」がアクセス起点となるため、高い係数値となった。他にも、北海道南部の松前町やせたな町などに関しても、雄武町、枝幸町と同様に鉄道路線が廃止されたため、町内にアクセス起点がなくなり、交通アクセスの悪い地域となった。

北海道では、1980年代から現在にかけて、多くの赤字路線が廃止され、路線バスに代替されて

きた経緯があるため、主要都市である函館、室蘭、釧路といった地域と比較すると、極端に海上アクセス優位係数が高くなる傾向にある。ただし、根室も含めて北海道全域で現在、高速道路の建設が活発化してきており、本研究を行った後にも、「余市-小樽間」などが開通し、今後も建設中の道路が完成する予定である。

一方で、函館・登別といった地域は、観光地として有名な地域ではあるものの、陸上からのアクセスが比較的容易であるため、海上アクセス優位係数は低い値となった。さらに、現在、定期的なクルーズ船の寄港実績を有する港を見てみると、「函館港」(239位)、「小樽港」(249位)、「室蘭港」(270位)、「釧路港」(267位)、「稚内港」(271位)と、いずれも200位以下であった。

(2) 本州東日本の海上アクセス優位係数

①日本海側(福井県~秋田県)

中部・東北地方日本海側エリアにおける海上アクセス優位係数を図-5-3-3、係数上位10傑を表-5-3-2に示す。当該エリアの海上アクセス優位係数が高い地域は偏っており、能登半島先端の地域に集中する結果となった。理由としては、能登半島を除く日本海側沿岸には高速道路や鉄道路線網があり、他の地域と比較して港からアクセス起点までの距離が近いためである。

クルーズ船寄港に関しては、能登半島では輪島港・七尾港が受け入れをしているが、海上アクセス優位係数上位10傑の港については、クルーズ船寄港実績がない。なお、唯一の港湾である「飯田港」に関しては、水深-5.5mの岸壁で2,000トン級の船まで係留可能としている。

高速道路網、鉄道路線の地図を見ると(図-5-3-4)、能登半島は、日本海側エリアの中でも交通空白地帯であり、陸上交通が不便な地域であることが分かる。鉄道路網は七尾市まで、高速道路網は輪島市までの開通である。

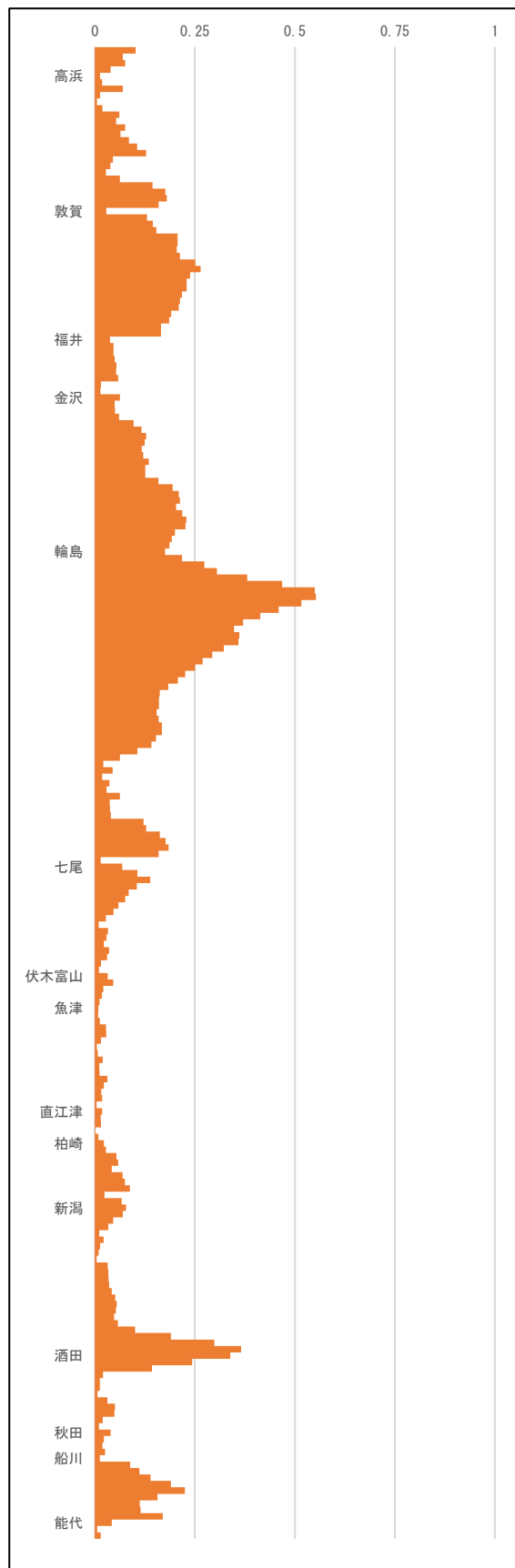


図-5-3-3 日本海側の海上アクセス優位係数

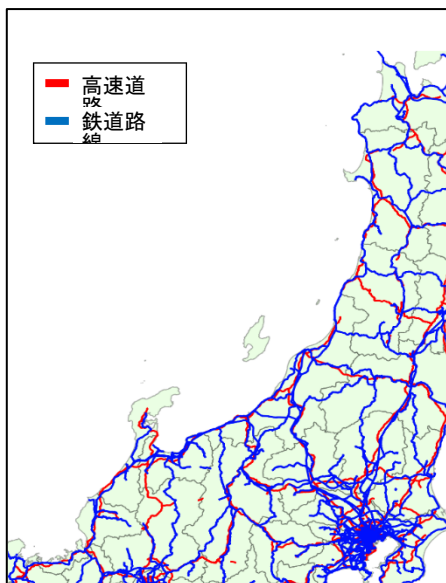


図-5-3-4 日本海側の交通網

表-5-3-2 日本海側の海上アクセス優位係数上位 10 傑

全体順位	湾名(県市町村名)	海上アクセス優位係数	アクセス起点	寄港魅力度順位
26	寺家漁港(石川県珠洲市)	0.553	能登空港	58位
27	狼煙漁港(石川県珠洲市)	0.550	能登空港	61位
31	小泊漁港(石川県珠洲市)	0.516	能登空港	54位
41	狼煙(折戸)漁港(石川県珠洲市)	0.468	能登空港	68位
43	蛸島漁港(石川県珠洲市)	0.460	能登空港	55位
51	飯田港(石川県珠洲市)	0.414	能登空港	60位
60	長橋漁港(石川県珠洲市)	0.381	能登空港	82位
63	鵜飼漁港(石川県珠洲市)	0.371	能登空港	65位
64	比那漁港(石川県珠洲市)	0.361	能登空港	98位
65	白丸漁港(石川県能登町)	0.360	能登空港	108位

全 681 港中の順位で、平均値は 0.12318

②東北地方太平洋側(青森県～福島県)

東北太平洋側エリアにおける海上アクセス優位係数の上位 10 傑を表に示す(表-5-3-3)。当エリアの「尻屋岬港」と「天間林 IC」間 75.1km が、本州 12 県の海上アクセス優位係数の最大値 1.00 である。また、以下の表の順位から分かるように、下北半島は本州 12 県全体の海上アクセス優位係数の上位 10 傑とも一致することから、東日本 12 県の中で、陸上交通が最も不便な地域であるといえる。

表-5-3-3 日本海側の海上アクセス優位係数上位 10 傑

全体順位	湾名(県市町村名)	海上アクセス優位係数	アクセス起点	寄港魅力度順位
26	尻屋岬港(青森県東通村)	1.000	天間林 IC	45位
27	尻屋漁港(青森県東通村)	0.984	天間林 IC	42位
31	尻労漁港(青森県東通村)	0.952	天間林 IC	47位
41	岩屋漁港(青森県東通村)	0.951	天間林 IC	46位
43	野牛漁港(青森県東通村)	0.886	天間林 IC	57位
51	石持漁港(青森県東通村)	0.861	天間林 IC	59位
60	関根漁港(青森県むつ市)	0.859	奥津軽いまべつ駅	53位
63	正津川漁港(青森県むつ市)	0.835	奥津軽いまべつ駅	39位
64	大畑漁港(青森県むつ市)	0.830	奥津軽いまべつ駅	31位
65	木野部漁港(青森県むつ市)	0.813	奥津軽いまべつ駅	24位

全 681 港中の順位で、平均値は 0.12318

本州 12 県で、最も陸上交通アクセスの悪い地域であった「尻屋岬港」は、本州最北端の下北半島の北東端「尻屋崎」に位置する。

この周辺一帯は下北半島国立公園に指定されており、尻屋崎の道にはゲートが設けられており、夜間と冬季は閉鎖される。観光資源としては、尻屋崎一帯に放牧されている“寒立馬”が有名である(図-5-3-5)。

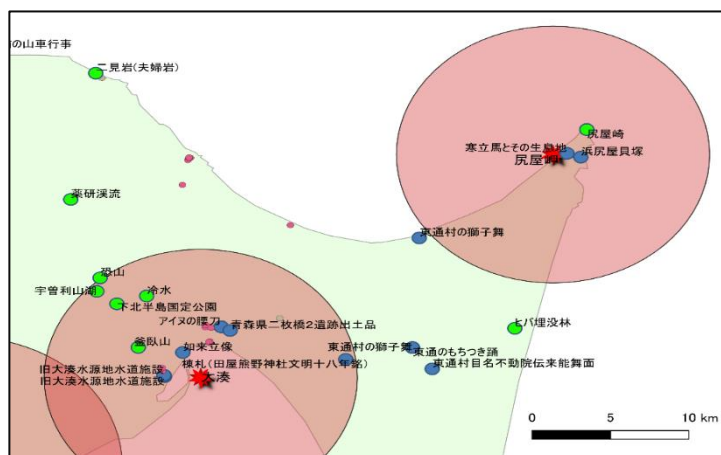


図-5-3-5 尻屋岬周辺の観光資源

しかし、その他の観光資源には乏しいため、観光魅力係数では全 681 港中 641 位と下位に属するが、交通利便性が、他港と比較しても極端に悪いことで、寄港魅力度では 45 位と上位層に位置する結果となった。

尻屋岬港では、クルーズ船の寄港実績は過去にはないが、この港の左下に位置する大湊港では、2015 年から 2018 年の 4 年間で計 4 回のクルーズ船を受け入れた実績がある。なお、大湊港の海上アクセス優位性係数は全 681 港中 18 位で、観光魅力係数は 196 位と平均以上であり、寄港魅力度では 21 位と上位に位置する結果となった。大湊港は、比較的アクセスが悪い上に、ある程度の観光資源を有する、クルーズ船が寄港する価値の高い場所であると考えられる。

また、東北太平洋側エリア全体として、基本的には日本海側と同様に、沿岸部に沿って高速道路や鉄道が敷設されているため、交通アクセスは良い傾向にある。ただし、上述の青森県下北半島、津軽半島、宮城県北東部の牡鹿半島といった“半島”は、交通利便性に乏しい傾向にある（図-3-5-6）。

このように、半島は三方を海に囲まれており、平地に恵まれず、幹線交通体系から離れているといった制約があることから、人口減少などの問題を抱えており、厳しい状況にある。そこで、1985 年に「半島振興法」が議員立法により制定され“半島地域”に指定された場所に関して、公共事業の拡充を図っているが、依然として厳しい状況である。しかし、港を玄関口とした切り口で地域 PR をすることができれば、クルーズ船による観光客の増加が期待でき、クルーズ船客としても訪れにくい場所へ行くことで特別感を感じることができるであろう。

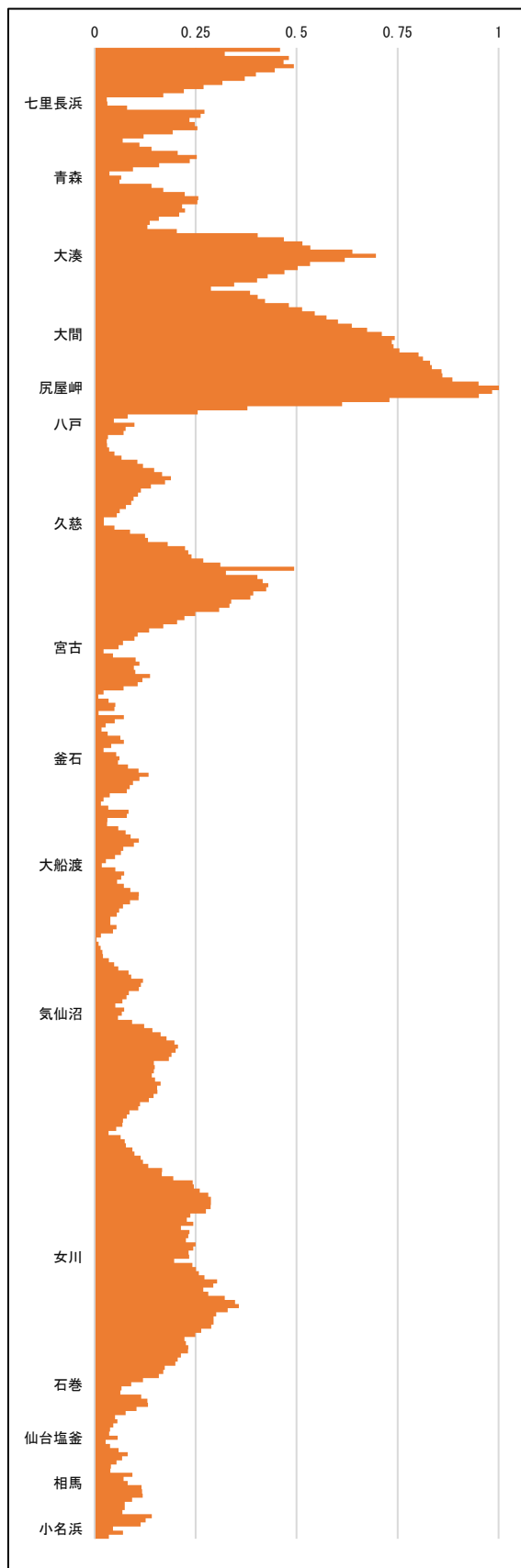


図-5-3-6 太平洋側の海上アクセス優位係数

③東関東（茨城県～千葉県）

東関東エリアの海上アクセス優位係数を図-5-3-7に示す。さらに係数上位10傑を表-5-3-4に示す。結果として、10港ともに千葉県南房総市の漁港がランクインする結果となった。ただし、関東エリアでは上位10傑ではあるが、本州12県全体で捉えると、最高でも681港中163位と、関東エリアは他と比較して、交通アクセスが良いことが伺える。また、館山・南房総市といった千葉県南部の地域は、観光資源が豊富で、観光魅力係数も高いため、比較的アクセスは良好であるが、寄港魅力度では上位に位置する。

表-5-3-4 東関東の海上アクセス優位係数上位10傑

順位	湾名 (市町村名)	海上 アクセス 優位係数	アクセス 起点	寄港 魅力度 順位
163	乙浜漁港(南房総市)	0.209	富浦 IC	15位
167	名倉漁港(南房総市)	0.207	富浦 IC	11位
175	野島漁港(南房総市)	0.203	富浦 IC	8位
176	白間津漁港(南房総市)	0.202	富浦 IC	35位
177	大川漁港(南房総市)	0.201	富浦 IC	52位
178	七浦漁港(南房総市)	0.201	富浦 IC	66位
180	川下漁港(南房総市)	0.200	富浦 IC	9位
183	平磯漁港(南房総市)	0.199	富浦 IC	74位
184	白浜西部漁港(南房総市)	0.199	富浦 IC	10位
185	川口漁港(南房総市)	0.198	富浦 IC	71位

全681港中の順位で、平均値は0.12318

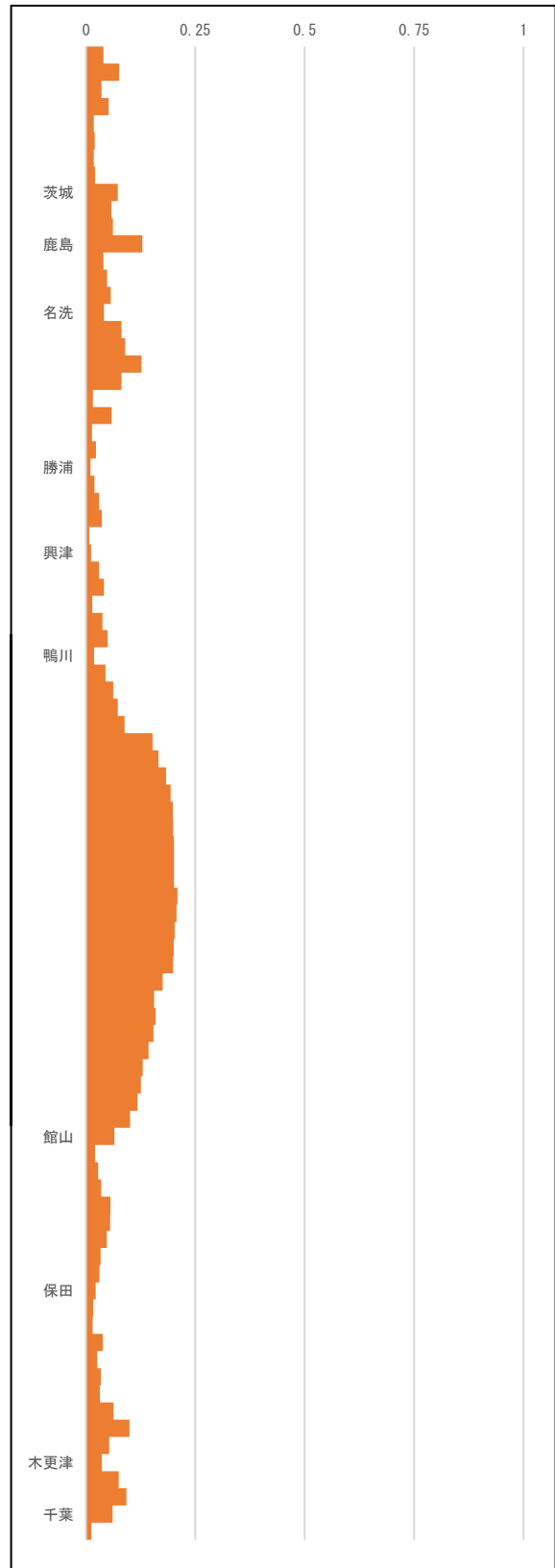


図-5-3-7 東関東の海上アクセス優位係数

5-4. 寄港魅力度の算出

(1) 北海道の寄港魅力度算出結果

第4章にて説明した式(a)に基づき算出された各港の寄港魅力度を図-5-4-1、スムージングを行った後の寄港魅力度を図-5-4-2、寄港魅力度の上位10港を表-5-4-1に示す。

観光魅力係数では「函館」、海上アクセス優位係数では「羅臼、根室」が高い数値であったが、寄港魅力度では「江差、松前」をはじめとした、道南の地域が上位を占める結果となった。上位を占めた道南における寄港魅力度の特徴として

は、観光魅力係数は274港中7~61位と上位であり、海上アクセス優位係数は46~126位で分散しているが上位から中位の数値であった(図-5-4-3)。

表-5-4-1 北海道の寄港魅力度上位10港(スムージング後の数値)

順位	寄港魅力度上位10港(全274港)			
	港名(市町村)	寄港魅力度	観光魅力係数順位	海上アクセス優位係数順位
1位	江差(江差町)	2.392	7位	111位
2位	五勝手(江差町)	2.227	13位	115位
3位	泊(江差町)	2.205	16位	101位
4位	松前(松前町)	1.946	22位	69位
5位	朝日(松前町)	1.940	23位	88位
6位	館浜(松前町)	1.757	61位	57位
7位	乙部(乙部町)	1.727	36位	89位
8位	上の国(上の国町)	1.711	11位	126位
9位	大沢(松前町)	1.668	23位	91位
10位	札前(松前町)	1.438	60位	46位
北海道平均値		0.495	-	-

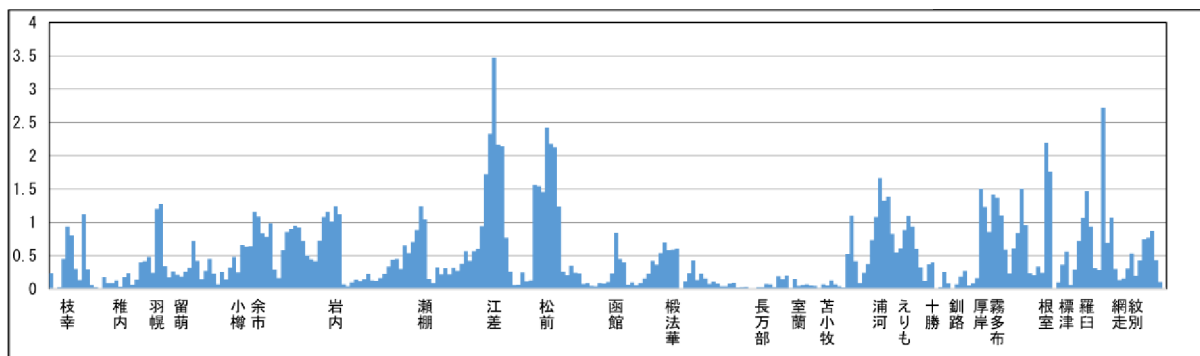


図-5-4-1 北海道各港の寄港魅力度 P_i の算出結果(スムージング前)

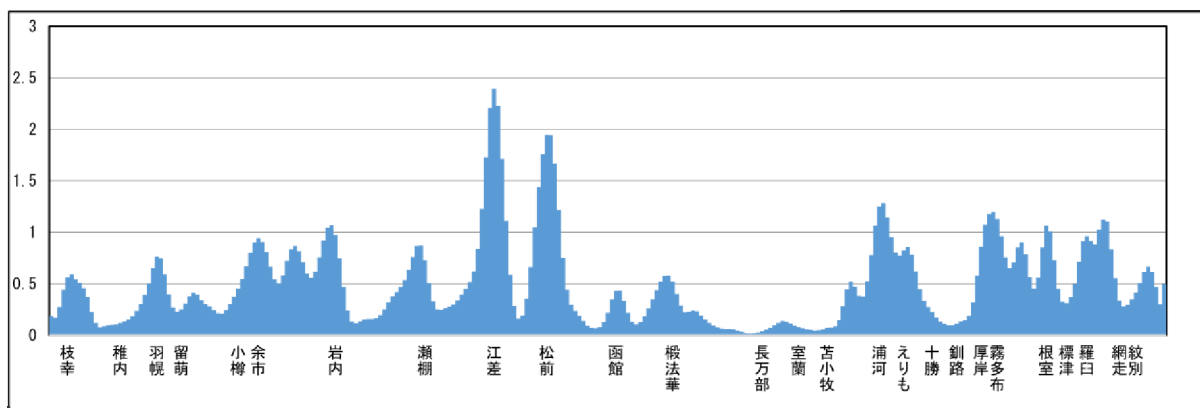


図-5-4-2 北海道各港の寄港魅力度 P_i の算出結果(スムージング後)

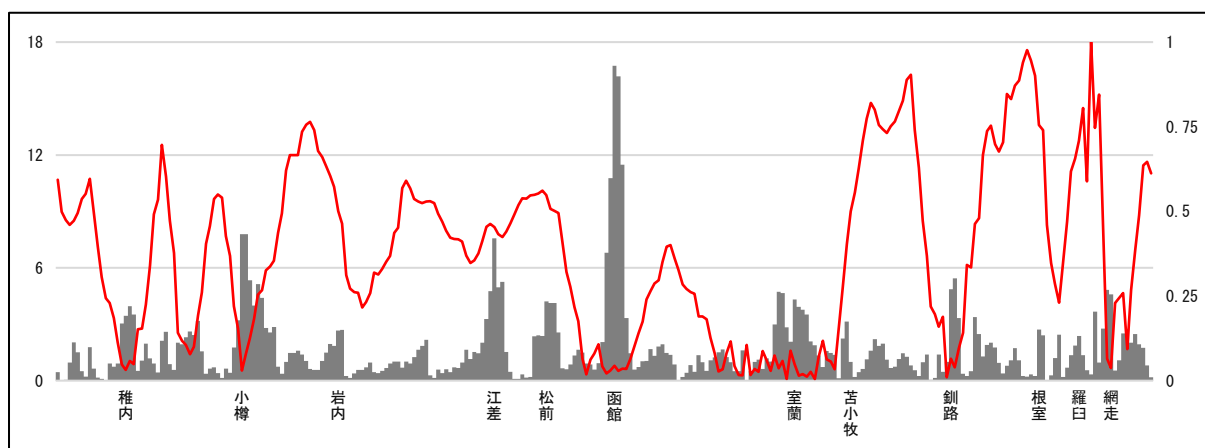


図-5-4-3 北海道各港の観光魅力係数と海上アクセス優位係数

なお、上位10傑の中で1位の「江差港」については、2018年12月時点で過去に2回のクルーズ船寄港実績がある。寄港魅力度の高い江差の観光名所としては「開陽丸」「江差・いにしえ街道」などがあり、多くは港周辺に点在している。松前町についても、港周辺に「松前城」といった観光名所が点在している。

寄港魅力度12位の「浦河港」では2018年時点ではクルーズ船寄港実績はないが、2019年にクルーズ船が寄港する予定である。この他、クルーズ船の優位性を活かした寄港地としては、浦河・霧多布・知床・岩内といった地域が適していることがわかり、今後のクルーズ船誘致に向けたPR活動が期待される。

「函館港」「小樽港」など主要な港は寄港魅力度では軒並み低い順位となった。港周辺に観光資源が多くあり、観光魅力係数では上位だが、陸上のアクセス起点からの距離が近いために、交通アクセスの良さが低順位につながったといえる。一方で、小樽港で毎年夏場に行われる「飛んでクルーズ北海道」の「フライ&クルーズ」のように、交通利便性が良いといった特徴から、クルーズ船発着港としての利用が期待できる。

(2) 本州東日本の寄港魅力度

①日本海側（福井県～秋田県）

本州東日本の日本海側における寄港魅力度を図-5-4-4に示す。また、寄港魅力度の高くなった地域に絞ったものを、図-5-4-5、図-5-4-6、図-5-4-7に示す。

本州日本海側エリアにおける寄港魅力度の上位港は、海上アクセス優位係数の上位とほぼ合致した。観光魅力係数は平均以下であるが陸上からのアクセスが悪いことで、寄港魅力度も高くなったといえる。また、上位10傑はすべて石川県能登半島に位置する港である（表-5-4-2）。県ごとの寄港魅力度の平均値では、石川県「0.6031」と本州12県の平均値「0.4696」を上回るが、富山県「0.1513」新潟県「0.1633」山形県「0.1249」といったように、石川県以外の地域は全般的に、寄港魅力度が低い傾向にある。

また、当該エリアにおけるクルーズ船寄港実績のある港で、寄港魅力度が高かった場所は、輪島港100位、金沢港151位という結果となった。輪島港は観光魅力係数・海上アクセス優位係数

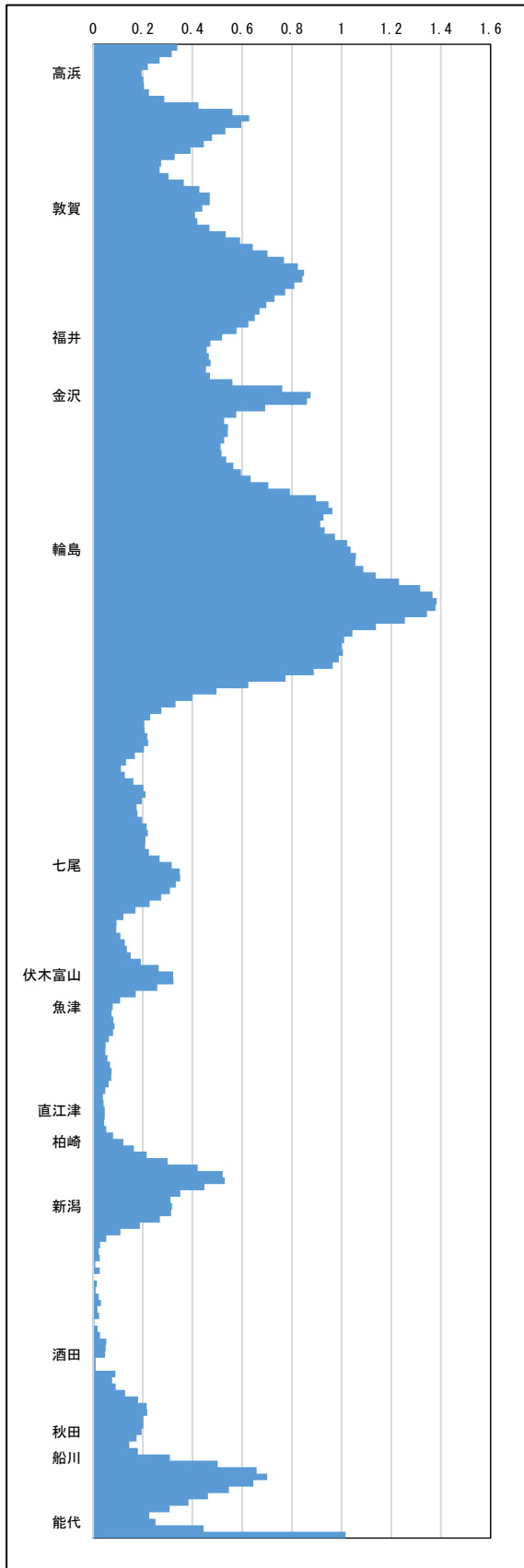


図-5-4-4 日本海側の寄港魅力度

表-5-4-2 日本海側の寄港魅力度上位 10 傑

全体順位	湾名 (市町村名)	寄港魅力度	観光魅力 係数順位	海上 アクセス 優位係数 順位
54	小泊漁港(珠洲市)	1.383	534位	31位
55	蛸島漁港(珠洲市)	1.379	458位	43位
58	寺家漁港(珠洲市)	1.366	472位	26位
60	飯田港(珠洲市)	1.344	352位	51位
61	狼煙漁港(珠洲市)	1.316	483位	27位
65	鵜飼漁港(珠洲市)	1.255	418位	63位
68	狼煙漁港(珠洲市)	1.231	503位	41位
81	松波漁港(能登町)	1.138	463位	67位
82	長橋漁港(珠洲市)	1.137	494位	60位
90	真浦漁港(珠洲市)	1.088	413位	80位

全 681 港中の順位で、平均値は 0.4696

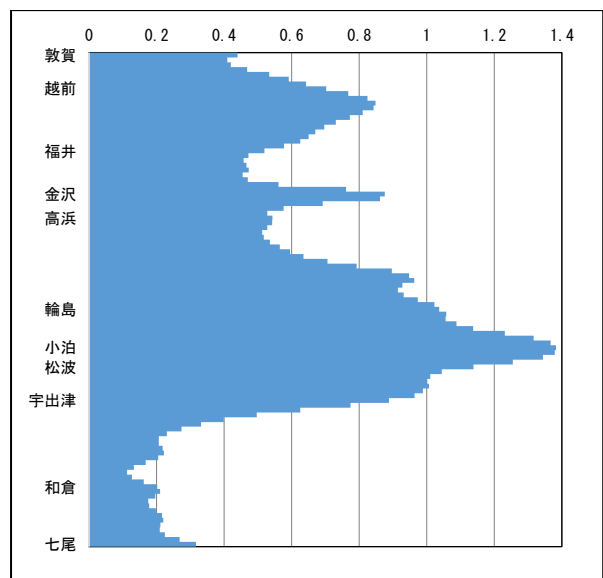


図-5-4-5 能登半島周辺の寄港魅力度

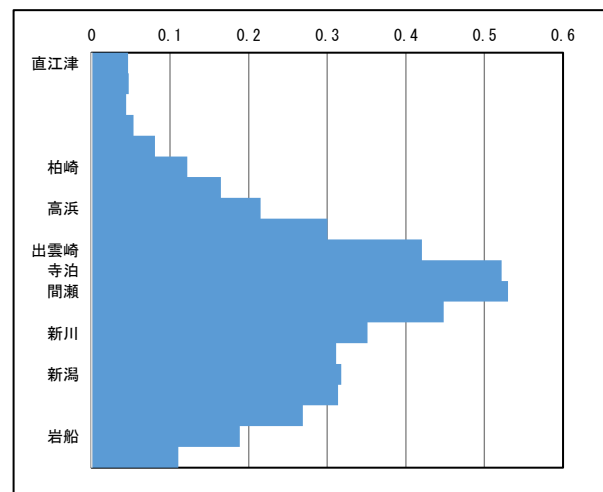


図-5-4-6 新潟周辺の寄港魅力度

ともに比較的上位に位置するため、寄港魅力度でも上位という結果となった。金沢港に関しては観光魅力係数では本州12県の港の中で1位だったものの、海上アクセス優位係数では433位と比較的下位に位置することで、寄港魅力度では151位と比較的上位ではあるものの高い数値とはならなかった。

その他、寄港魅力度が高くなった地域としては、新潟周辺では出雲崎町の出雲崎漁港、長岡市の寺泊港、新潟市の間瀬漁港(図-5-4-6)、秋田県男鹿市の門前漁港、加茂漁港、戸賀港、八峰町の岩館漁港(図-5-4-7)などが挙げられた。

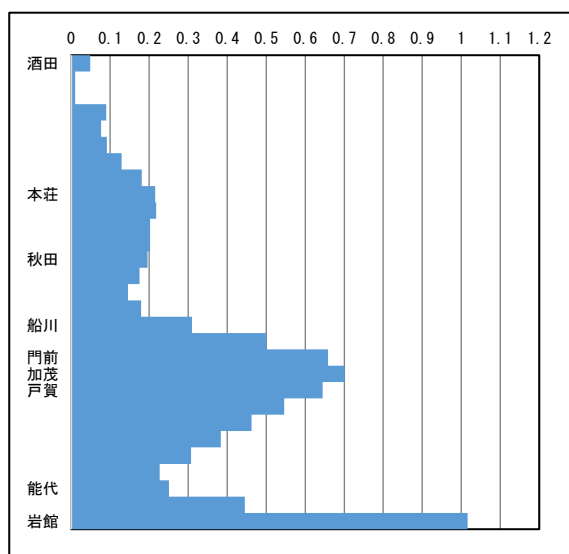


図-5-4-7 秋田周辺の寄港魅力度

②東北地方太平洋側（青森県～福島県）

本州東日本の東北太平洋側エリアにおける観光魅力係数と海上アクセス優位係数の関係を示したものを図-5-4-8、寄港魅力度の算出結果を図-5-4-8、寄港魅力度上位10傑を表-5-4-3に示す。また、寄港魅力度の高くなった地域に絞ったものを、図-5-4-10、図-5-4-11、図-5-4-12、図-5-4-13、図-5-4-14に示す。

東北太平洋側エリアで最も寄港魅力度が高い場所は、「岩崎漁港」(青森県深浦町)で、本州12県全体でも1位である。この他、東北太平洋側エリアでは上位8港が深浦町に位置しており高い傾向にある。また、この地域は津軽半島に含まれる地域である。

海上アクセス優位係数で上位だった青森県下北半島の「尻屋岬港」は観光資源が少ないため、少し順位を下げて681港中45位という結果となった。

観光魅力係数について、東北太平洋側で上位であった宮城県の新島地域は、交通利便性が高いため海上アクセス優位係数が低くなり、上位層ではあるが、70～100位台まで順位を下げた。

津軽半島に次いで高い数値であった「普代村」は、観光魅力係数の高かった「松島」同様に、リアス式海岸を有する自然景観に優れた地域であり、陸上からの交通が不便なために、高い寄港魅力度となった。

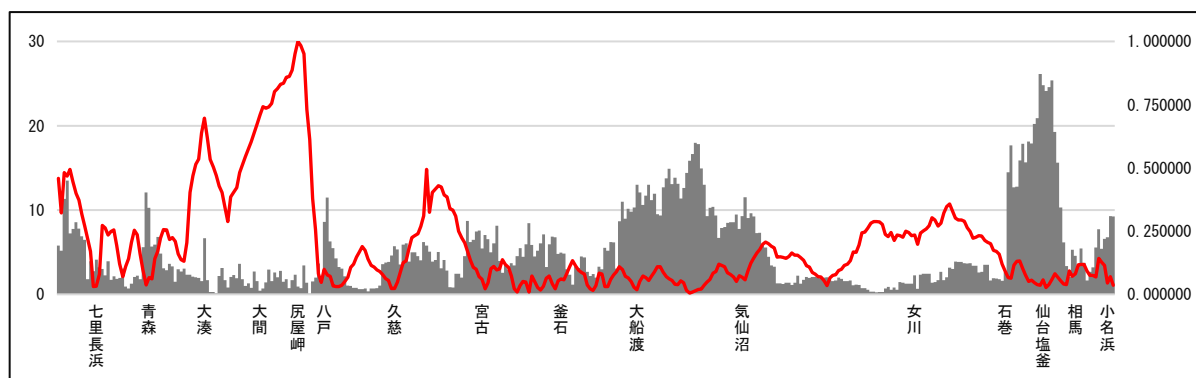


図-5-4-8 東北地方太平洋側の観光魅力係数と海上アクセス優位係数の関係

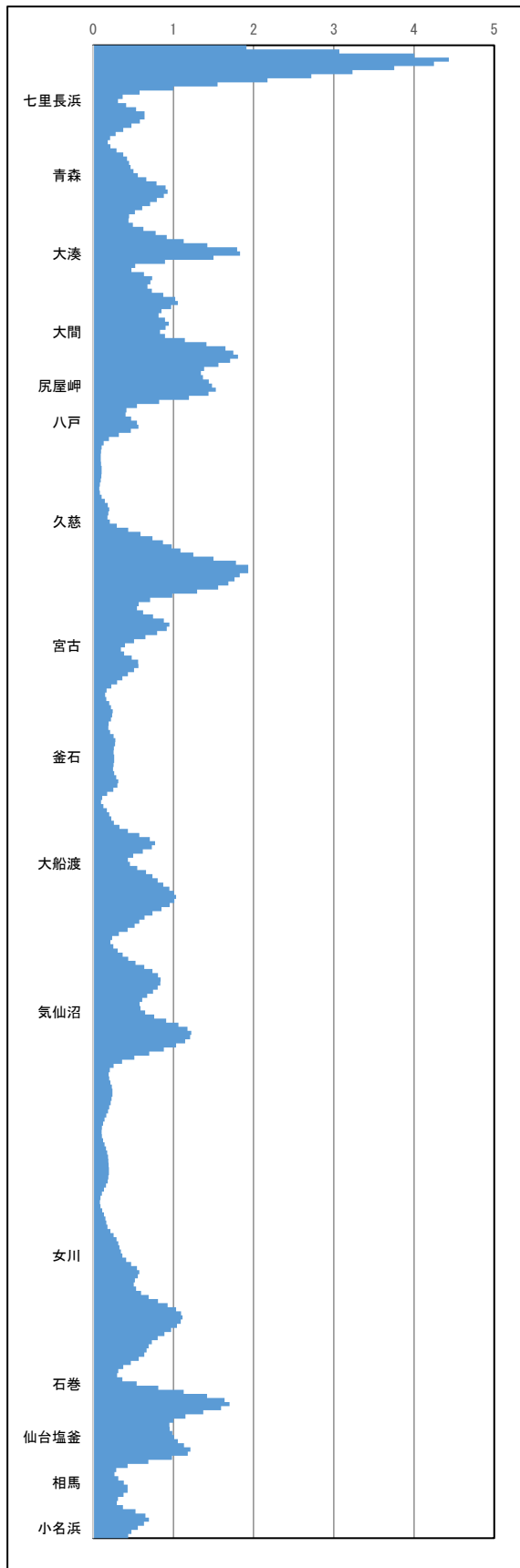


図-5-4-9 太平洋側の寄港魅力度

表-5-4-3 太平洋側の寄港魅力度上位 10 傑

全体順位	湾名 (市町村名)	寄港魅力度	観光魅力係数順位	海上アクセス優位係数順位
1	岩崎漁港(深浦町)	4.433	48位	42位
2	鱸作漁港(深浦町)	4.248	179位	36位
3	森山漁港(深浦町)	4.005	83位	37位
4	横磯漁港(深浦町)	3.752	162位	45位
5	深浦港(深浦町)	3.234	143位	56位
6	黒崎漁港(深浦町)	3.068	279位	76位
7	広戸漁港(深浦町)	2.719	160位	62位
12	麴木漁港(深浦町)	2.173	186位	77位
17	黒崎漁港(普代村)	1.932	245位	35位
18	弁天漁港(普代村)	1.932	283位	73位

全 681 港中の順位で、平均値は 0.4696

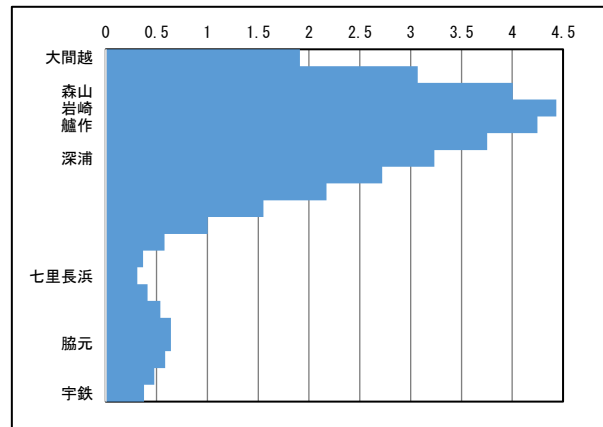


図-5-4-10 津軽周辺の寄港魅力度

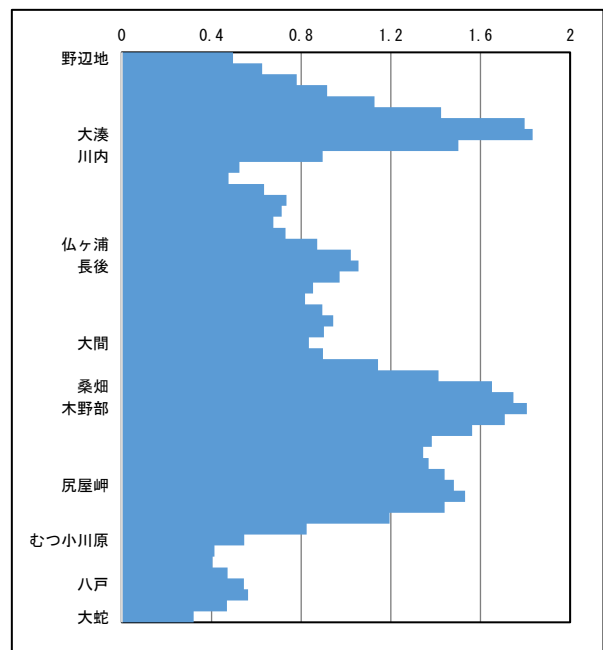


図-5-4-11 下北半島周辺の寄港魅力度

その他、上位10傑の港はいずれもクルーズ船寄港実績はないが、寄港魅力度が高く、クルーズ船寄港実績のある港湾としては「大湊港」（青森県）が21位、「仙台塩釜港」（宮城県）が109位、といった結果となった。

最も寄港魅力度の高い青森県深浦町が位置する津軽半島の特徴としては「白神山地」「七里長浜」といった自然景観が優れている点である。また、津軽半島地域に位置する五所川原市やつがる市をはじめとした10市町村（深浦町、鱒ヶ沢町も含まれる）で津軽半島振興対策促進協議会を設立し、振興発展を図る活動を行っている。また、深浦町を含む青森県西部地域の有名観光資源としては1993年（平成5年）に、日本で初めてユネスコ世界遺産（自然遺産）に登録された白神山地がある。地図からもわかるように、港周辺に「自然景観」（青点）が多いが、陸上のアクセスが不便な地域となっている。

寄港魅力度の高くなった地域をさらに細かく見ていくと、津軽周辺では、先にも述べた西津軽郡深浦町の岩崎漁港などが挙げられる（図-5-4-10）。下北半島では、むつ市の大湊港、木野部漁港、下北郡佐井村の長後漁港、下北郡東通村の尻屋岬港、八戸市の八戸港などが抽出された（図-5-4-11）。岩手県では、下閉伊郡普代村の黒崎漁港や、宮古市田老漁港、音部漁港、陸前高田市の三鏡漁港、気仙沼市の御崎港、杉ノ下漁港の値が高くなり（図-5-4-12、図-5-4-13）、宮城県では東松島市の月浜漁港、塩釜市の塩釜漁港、七ヶ浜町の松ヶ浜漁港が高くなった。

③東関東地方（茨城県～千葉県）

東関東における寄港魅力度の算出結果を図-5-4-15、寄港魅力度上位10傑を表-5-4-4に示す。また、寄港魅力度の高くなった地域に絞ったものを、図-5-4-16に示す。

東関東エリアの寄港魅力度は、観光魅力係数・海上アクセス優位係数ともに上位であった、房

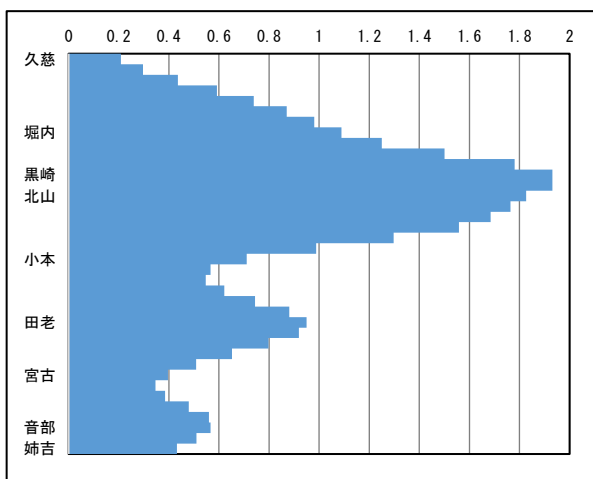


図-5-4-12 岩手県北部の寄港魅力度

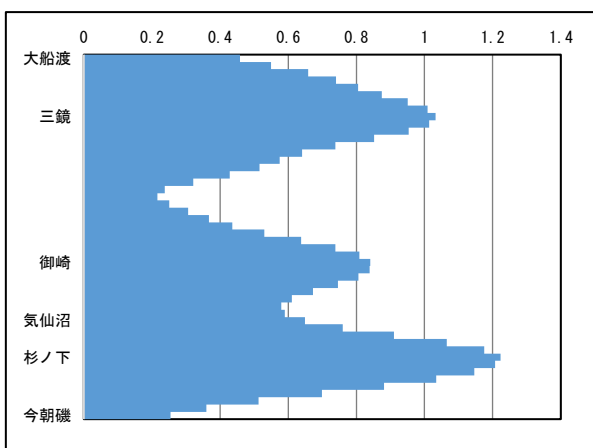


図-5-4-13 岩手県南部の寄港魅力度

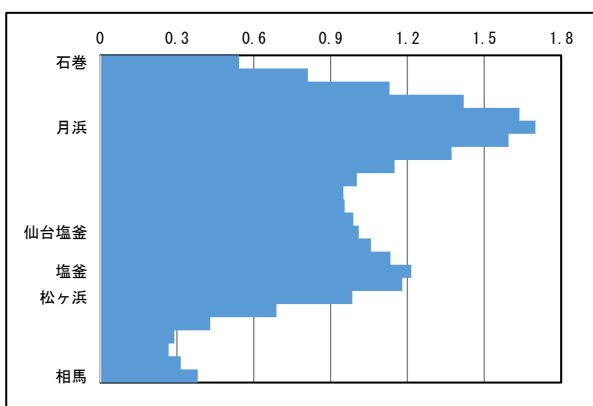


図-5-4-14 仙台周辺の寄港魅力度

表-5-4-4 東関東の海上アクセス優位係数上位10傑

順位	湾名 (市町村名)	寄港 魅力度	観光魅力 係数順位	海上 アクセス 優位係数 順位
8	野島漁港(南房総市)	2.349	43位	175位
9	川下漁港(南房総市)	2.341	90位	180位
10	白浜西部漁港(南房総市)	2.248	87位	184位
11	名倉漁港(南房総市)	2.222	82位	167位
13	富崎漁港(館山市)	2.132	46位	209位
14	伊戸漁港(館山市)	2.028	89位	240位
15	乙浜漁港(南房総市)	1.956	112位	163位
16	川名漁港(館山市)	1.934	58位	237位
20	洲崎漁港(館山市)	1.868	67位	243位
23	栄の浦漁港(館山市)	1.820	84位	257位
全681港中の順位で、平均値は0.4696				

総半島先端の「南房総市」「館山市」が上位となった。また、本州12県全体の順位でも、681港中8位の「野島漁港」など、全体でも上位といった結果となった(図-5-4-16)。しかし、実際にクルーズ船寄港実績がある港湾では、「館山港」が全体で91位の他には上位の港はない。

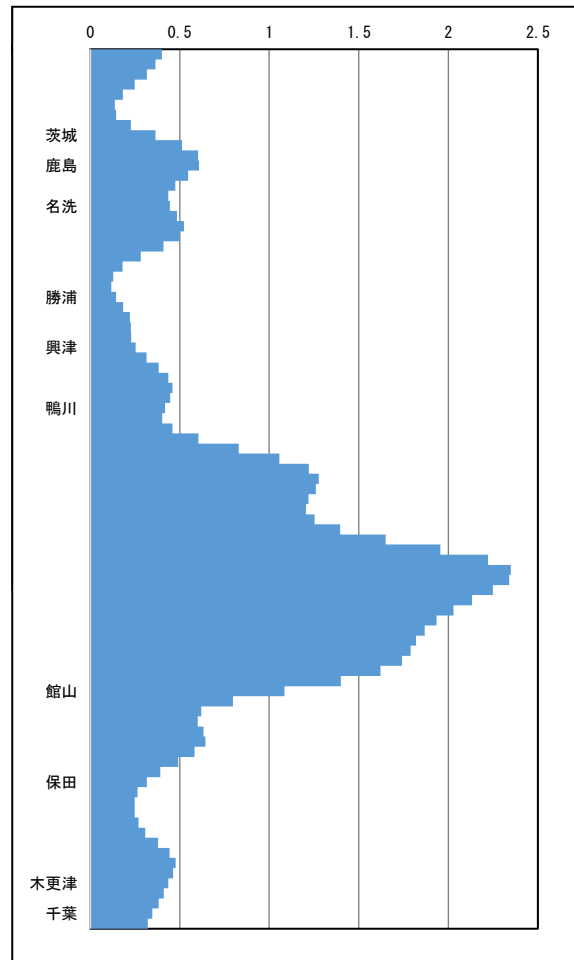


図-5-4-15 東関東の寄港魅力度

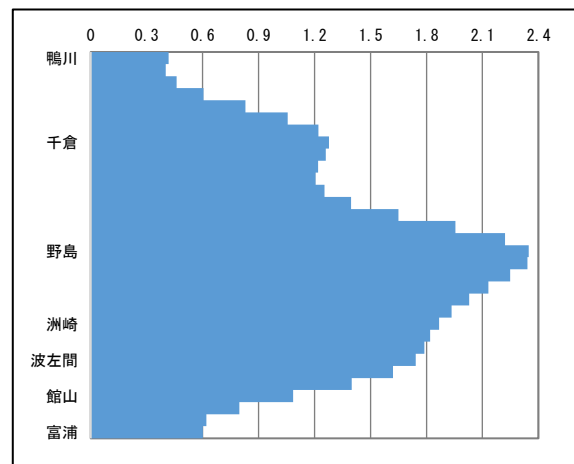


図-5-4-16 房総半島南部の寄港魅力度

第6章 地域におけるクルーズ船の評価や 誘致に対する意識の差異

第6章 地域におけるクルーズ船の評価や誘致に対する意識

第5章では、北海道および東日本の港湾・漁港、全 956 港を対象に、クルーズ船で訪れる魅力の高い地域を寄港魅力度という指標を用いて抽出した。本章では、寄港魅力度の高い地域、および寄港実績のある地域に対して、クルーズ船誘致活動に向けた活動状況や、得られた（期待される）効果、生じた（懸念される）問題などの実態や意識を明らかにする。

6-1. 市町村に対するアンケート調査

(1) 調査対象地の選定と調査方法

市町村に対する調査は、2種類実施した（表-6-1-1）。

①北海道、東日本で寄港実績のある市町村に対するアンケート調査（図-6-1-1）

②寄港魅力度が平均値以上だが、寄港実績のない市町村に対するアンケート調査（図-6-1-2）

調査内容として、クルーズ船の寄港実績がある地域に対しては、クルーズ船誘致活動の実態や寄港により得られた効果・課題、今後の方針など把握する。寄港実績の無い市町村に対しては、今後の誘致活動の予定、船社からの問い合わせの有無、期待する効果や懸念する問題を把握する。

なお、クルーズ船の寄港実績については、2017 年末時点での実績としている。

表-6-1-1 アンケート調査概要

調査方法	郵送およびメールによるアンケート調査
調査期間	2018 年 1 月 9 日～2018 年 9 月 10 日
調査対象	①寄港実績のある自治体 クルーズ船が寄港したことのある 47 市町村 ②寄港実績のない自治体 寄港魅力度の数値がそれぞれの都道府県ごとに平均値以上であった 73 市町村
調査内容	①寄港実績のある自治体 クルーズ船誘致活動の詳細、寄港により得られた効果、生じた問題・課題など計 7 問 ②寄港実績のない自治体 クルーズ船誘致に対する意識、寄港により期待できる効果、懸念事項など計 8 問
有効回答	①寄港実績のある自治体：97.9%（46/47 市町村） ②寄港実績のない自治体：78.9%（60/76 市町村）

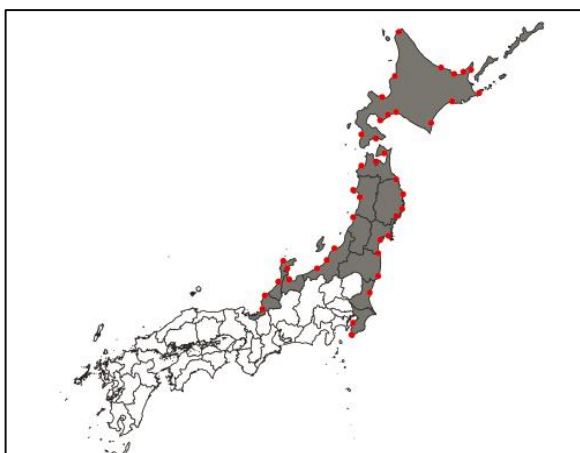


図-6-1-1 寄港実績のある自治体の所在地

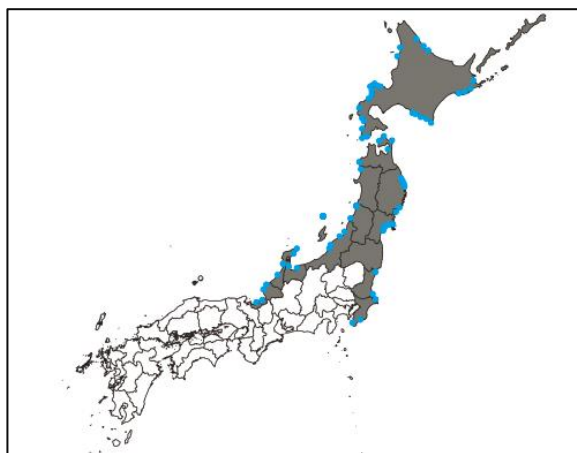


図-6-1-2 寄港実績のない自治体の所在地

(2) 寄港実績のある市町村に対する調査結果 (46 市町村)

クルーズ船の初寄港年と、過去4年間の寄港実績

アンケート回答市町村におけるクルーズ船の寄港状況を以下の表-6-1-2 にまとめる。

表-6-1-2 アンケート回答市町村一覧および各市町村のクルーズ船の初寄港年

	市町村	港名	初寄港年	寄港回数 (回)			
				2015	2016	2017	2018
1	稚内市	稚内港	1996年 (平成8年)	0	0	3	4
2	留萌市	留萌港	1999年 (平成11年)	1	1	1	0
3	小樽市	小樽港	不明	20	25	25	21
4	江差町	江差港	2014年 (平成26年)	0	0	0	1
5	函館市	函館港	昭和から (詳細不明)	16	26	28	27
6	室蘭市	室蘭港	不明	4	9	5	8
7	白老町	白老港	2017年 (平成29年)	0	0	1	0
8	苫小牧市	苫小牧港	1991年 (平成3年)	5	0	3	1
9	浦河町	浦河港	2004年 (平成16年)	0	0	0	0
10	広尾町	十勝港	1997年 (平成9年)	0	0	0	1
11	釧路市	釧路港	1978年 (昭和53年) さくら丸	8	14	13	18
12	根室市	根室港	2000年 (平成12年) 飛鳥	0	2	0	0
13	羅臼町	羅臼漁港	2013年 (平成25年)	0	2	3	3
14	斜里町	ウトロ漁港	不明 (昭和のころから来ている)	0	0	0	1
15	網走市	網走港第4ふ頭	日本船: 1994年 (平成6年) おせあにつくぐれいす 外国船: 2014年 (平成26年) サン・プリンセス	1	5	4	3
16	紋別市	紋別港	不明	0	0	0	0
17	むつ市	大湊港	2014年 (平成26年) 11月2日	2	1	0	2
18	青森市	青森港	2002年 (平成14年) (データ上。以前にも寄港していた情報あり)	21	21	22	26
19	鱒ヶ沢町	七里長浜港	1997年 (平成9年)	0	0	0	0
20	大船渡市	大船渡港	1989年 (平成元年)	5	3	4	6
21	釜石市	釜石港	1992年 (平成4年)	0	1	0	0
22	久慈市	久慈港	2014年 (平成26年)	1	2	0	1
23	宮古市	宮古港藤原ふ頭	不明	3	5	3	5
24	石巻市	石巻港	2002年 (平成14年) ばしふいっくびいなす	0	0	0	0
25	仙台市	仙台塩釜港	不明	11	9	12	12
26	秋田市	秋田港	不明	14	10	18	16
27	男鹿市	船川港	1996年 (平成8年) 飛鳥	1	1	4	2
28	能代市	能代港	1996年 (平成8年) (それ以前の資料なし)	1	4	3	2
29	酒田市	酒田港	2004年 (平成16年) (確認できる最も古い年)	4	4	6	5
30	いわき市	小名浜港	1998年 (平成10年)	0	2	3	0
31	新地町	相馬港	不明	0	2	0	0
32	相馬市	相馬港	2016年 (平成28年)	0	2	0	0
33	ひたちなか市	茨城港 (常陸那珂港区)	2016年 (平成28年) 9月	3	3	7	5
34	木更津市	木更津港	2017年 (平成29年)	0	0	1	1
35	館山市	館山港	2002年 (平成15年)	2	2	4	1
36	柏崎市	柏崎港	1997年 (平成9年) 飛鳥	0	0	0	0
37	上越市	直江津港	2017年 (平成29年)	0	0	1	0
38	新潟市	新潟港	不明	7	7	8	13
39	射水市	伏木富山港 (新港地区)	2003年 (平成15年)	4	5	5	8
40	高岡市	伏木富山港 (伏木地区)	1999年 (平成11年) 飛鳥				
41	富山市	伏木富山港 (富山地区)	2013年 (平成25年)				
42	七尾市	七尾港	1989年 (平成元年)	2	1	2	4
43	輪島市	輪島港	2010年 (平成22年)	4	5	3	4
44	金沢市	金沢港	1974年 (昭和49年)	18	26	53	44
45	坂井市	福井港	1994年 (平成6年)	0	0	0	0
46	敦賀市	敦賀港	不明	2	4	5	5

※39. 射水市、40. 高岡市、41. 富山市の寄港実績は、伏木富山港としての数

クルーズ船については、現在でも商船の1つとして扱われている (貨物船やタンカーと同じ扱いで、手続き上クルーズ船という括りが無い)。そのため、初寄港年についてはデータが無いこと

から「不明」と回答する自治体も多く、明確に時期を把握していたのは32市町村(69.6%)、データ上での記録も含むと35市町村(76.1%)であった。なお、明確に初寄港年を把握している市町村のなかで、最も古くから寄港しているのは、金沢港の1974年(昭和49年)となった。

わが国におけるクルーズ元年として扱われている1989年以前より寄港実績があったのは、函館港(時期不明)、釧路港(1978年)、ウトロ漁港(時期不明)、金沢港(1974年)となり、クルーズ元年(1989年)には大船渡港、七尾港が初寄港となった。わが国で外国船社の発着クルーズが増加した2013年以降に初寄港を迎えた場所としては、10市町村(28.6%)と約3割となっていた。

年代別に見ると、1990年代に初寄港した港が多く、2000年代に入るといったん減少したものの、2010年以降寄港地数が再度増加しており、近年のクルーズ船寄港数の増加に合わせ、船社は常に新しい寄港地を探しているものと考えられる(図-6-1-3)。

港の属性としては、回答を得ることができた46市町村のうち、港湾が44か所、漁港が2か所となった。漁港でクルーズ船を受け入れている羅臼漁港、ウトロ漁港はいずれも岸壁に着岸できないため、沖合錨泊によって受け入れを行っている。

2015年から2018年の寄港回数を見てみると(図-6-1-4)、回数を問わなければ4年間継続で寄港している港が22港と最も多かった。特に、小樽港、函館港、釧路港、青森港、仙台塩釜港、秋田港、金沢港では、例年10回以上の寄港となっており、金沢港では2017年に53回もの寄港があった。一方で、過去に寄港実績があるものの、ここ4年間で寄港実績が無い港も6港あった。

質問1. 現在、クルーズ船社に対して誘致活動(ポートセールス)を行っているか。

最も回答が多かったものは「現在行っている」の78.3%(35件)であった。「誘致活動を行っていない」(15.2%)、「今後行う予定あり」(6.5%)と、誘致活動をしていなくともクルーズ船が寄港している場所もあった(図-6-1-5)。

また、2017年のクルーズ船寄港回数が0回の地域においても、14件中11件が「現在行っている」または「今後行う予定」を回答しており、今後のク

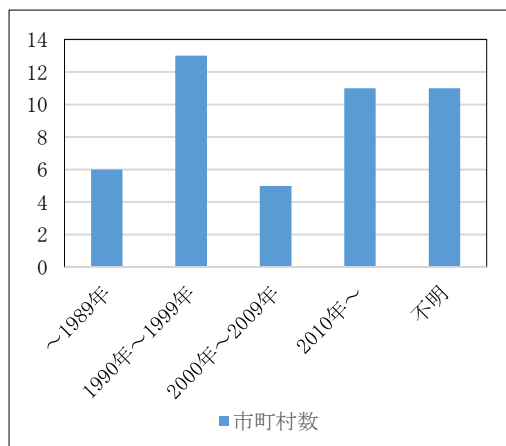


図-6-1-3 クルーズ船の初寄港年

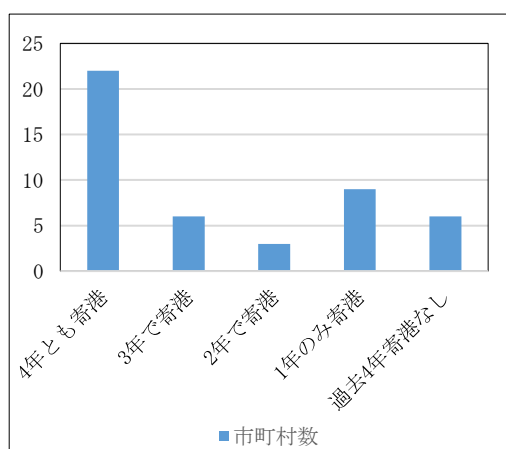


図-6-1-4 過去4年の寄港状況

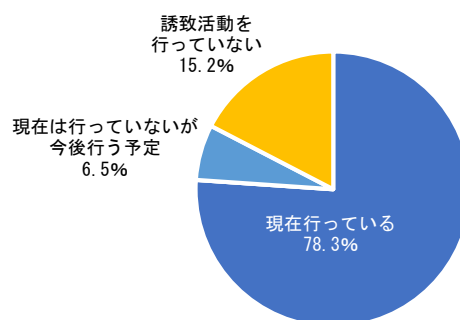


図-6-1-5 誘致活動の実施状況

ルーズ船寄港に向けて船社に対して活動を実施している。なお、「以前は誘致活動をしていたが、現在は行っていない」と回答した市町村はなかった。

誘致活動の内容としては、主に「船社への訪問」「商談会への参加」が多くを占めている。

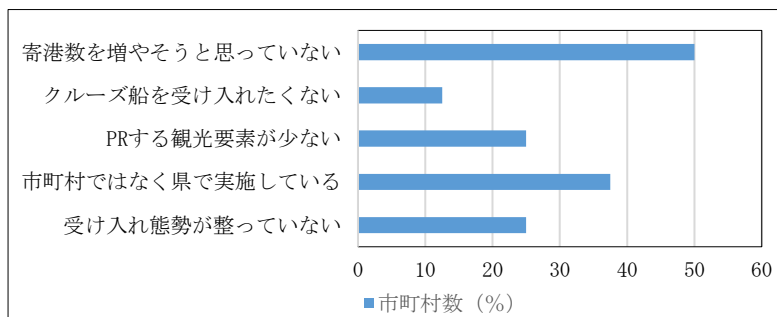


図-6-1-6 誘致活動を行っていない理由（複数回答可）

現在、誘致活動を行っていない8市町村が活動をしなない理由としては（図-6-1-6）、「寄港数を増やそうと思っていない」という回答が4市町村と半数を占めた。また、「市町村ではなく県で実施している」という回答も比較的多かった。誘致活動は行っていないものの、「港湾管理は県のため、市独自の活動は行っていない。市としては、船会社や地元経済団体、県などの求めに応じ寄港時のおもてなしに協力している」と、歓迎・送迎イベント等に関わっていることがわかった。

「寄港数を増やそうと思っていない」と回答した市町村からは、「港湾敷地が狭く、限られたスペースの中で産業港としての機能を優先する必要がある」や、「クルーズ専用の岸壁がなく、物流港としての性格が強いこと等から受け入れる環境が整っていない。市としては、積極的に誘致活動は行わないが、既存岸壁で対応可能な船舶について、船社から打診があった場合には、船社や乗客の皆様にご満足していただけるような対応をしたいと考えている」と、クルーズ船の寄港自体は問題ないが、あくまでも本来の機能を優先したいという意見が挙げられた。

「クルーズ船を受け入れたくない」と回答した場所では、「漁港なので、観光目的での船は増やすつもりはない。漁協との協議も行っているが、漁協側もあまり快くは思っていない印象であった。しかし、船社からの寄港の依頼があれば調整はしていきたい」といった意見が見られた。

質問2. クルーズ船誘致に向けて、今までに実施してきたこと。

各市町村が今までに行ってきた取り組みを、ソフト面、ハード面に分類し、それぞれ図-6-1-7、図-6-1-8に示す。

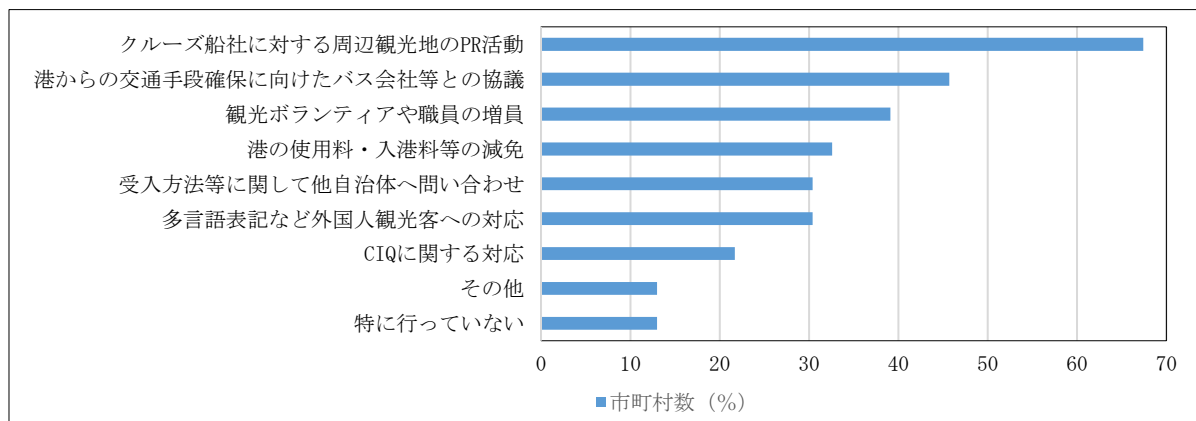


図-6-1-7 クルーズ船誘致に向け今までに行ってきたソフト面の取り組み（複数回答可）

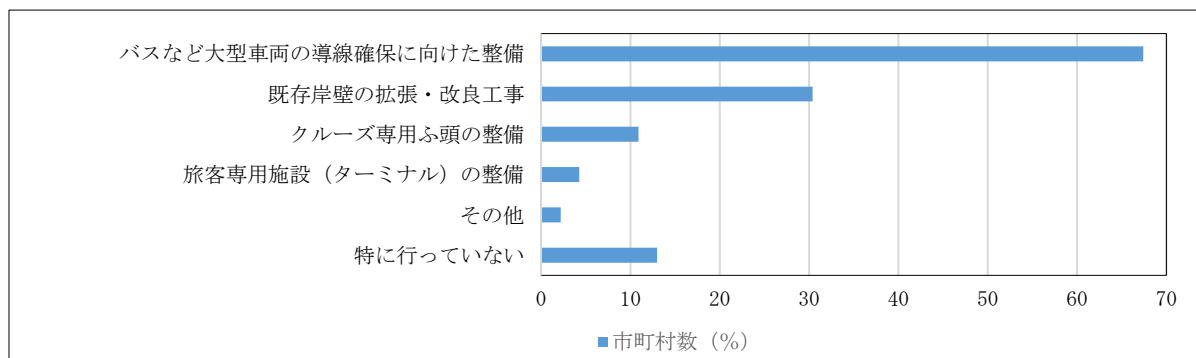


図-6-1-8 クルーズ船誘致に向け今までに行ってきたハード面の取り組み（複数回答可）

ソフト面での対応については、「クルーズ船社に対する周辺観光地のPR活動」(67.4%)が最も多く、次いで「港からの交通手段確保に向けたバス会社等との協議」(45.7%)となった。また、入港料や港湾使用料などを安くすれば、船社のコスト削減につながり選ばれやすくなることから、「港の使用料・入港料等の減免」も3割を超えた。その他の回答としては、「給水助成制度を設けた」(青森市)、「周辺市町村や県など関係団体での協議会作り」(酒田市、木更津市)などがあつた。また、寄港した市でお金を落としてもらう取り組みとして、高岡市では「市内有料観光地等を盛り込んだバスツアーに対する助成」を行っていた。

ハード面の対応としては、「バスなど大型車両の動線各日に向けた整備」が67.4%と最も多く挙げられた。次いで多かったのは、「既存岸壁の拡張・改良工事」

(30.4%)で、具体的な整備内容としては、より大型船が止められるように岸壁を延長する(クルーズ船は同トン数の貨物船と比較して喫水は浅いが、延長は伸びること、防舷材・係船柱の追加(より大型の船を接岸できるようにするためには、より衝撃吸収能力の高い防舷材の設置や、強度の高い係船柱の設置などが必要となる)が挙げられた(写真-6-1-1、写真-6-1-2)。また、その他の回答では「クルーズ船寄港のための航路浚渫」(男鹿市)といった回答もあった。「旅客用施設の整備」(4.4%)と回答したのは2か所(青森市、金沢市)あり、いずれも旅客ターミナルを調査時点では整備している途中であり、まだ供用はされていなかった(青森港国際クルーズターミナルは2019年4月24



写真-6-1-1 岸壁延長の例(長崎港)



写真-6-1-2 係船柱・防舷材追加例(酒田港)

日より供用開始。金沢港クルーズターミナルは2020年供用開始予定)。

このように、クルーズ船の誘致に向け、多くの市町村において何かしらの取り組みが行われていることが分かった。ただし、自治体としてもクルーズ船に対して大きな投資をすることは難しいため、基本的にはソフト面の整備が中心となっていることが伺える。その一方で、貨物用ふ頭を共用する場合は、貨物船とのスケジュールやバースの調整が必要となり、一定数以上はクルー

ズ船を受け入れることが難しくなってしまう。

質問3. クルーズ船寄港に際し、船社からどのような要望や問い合わせがあったか。

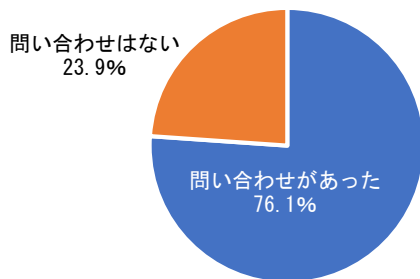


図-6-1-9 船社からの問い合わせ有無

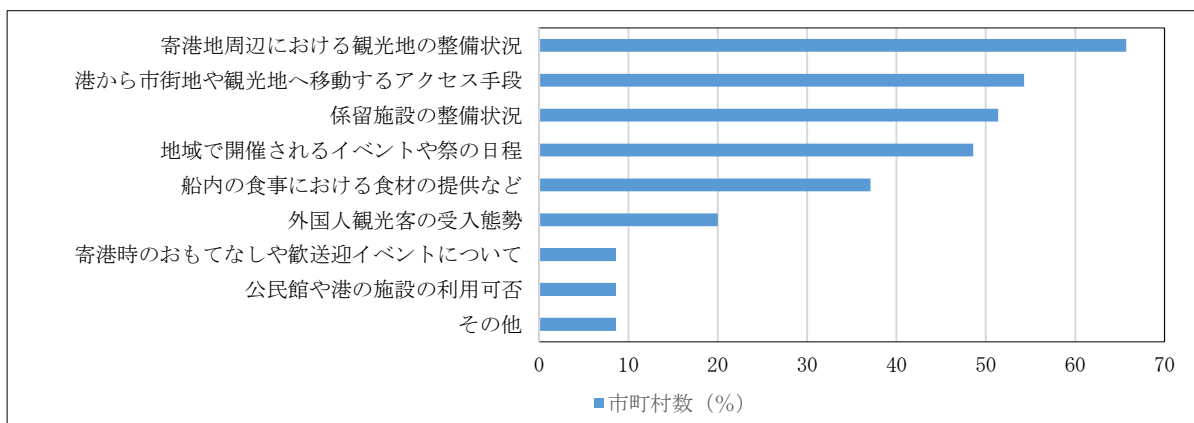


図-6-1-10 船社からの要望や問い合わせ内容（複数回答可）

船社からの問い合わせは、35 市町村（76.1%）が「あった」と回答した（図-6-1-9）。内容としては、「寄港地周辺における観光地の整備状況」が 65.7%（23 市町村）と最も多かった（図-6-1-10）。ほかには、「港から観光地をつなぐアクセス手段の確保」（54.3%）、「係留施設の整備状況」（51.4%）、「地域で催されるイベントや祭りなどの日程」（48.6%）といった内容が約半数の市町村で挙げられた。

船社にとっては、「係留施設の整備状況」も重要な事項であるが、半数程度の回答に留まっている理由としては、ポートセールス時に既に港のスペックを説明していること、国土交通省が外国船社向けに「Japan Cruise Port Association」といった Web サイト上で日本の各港湾の係留施設のスペックや港湾施設内のサービス内容について詳細を公開していること、寄港しようと考えている船と同等サイズかそれ以上の寄港実績があれば係留できることがわかるため、といったことが挙げられる。

その他にも、「住民によるシャトルバス内でのガイドは可能か」「前の寄港地から乗船し線内で観光に関する講演が可能か」「係船使用料や入港料の減免について」といった回答が得られた。

問い合わせが「ない」と回答した 11 市町村の傾向としては、クルーズ船寄港回数が比較的に少ない、あるいは継続して寄港していない場所が多くなっていた。

質問4. クルーズ船を受け入れることによって得られた効果と生じた問題・課題

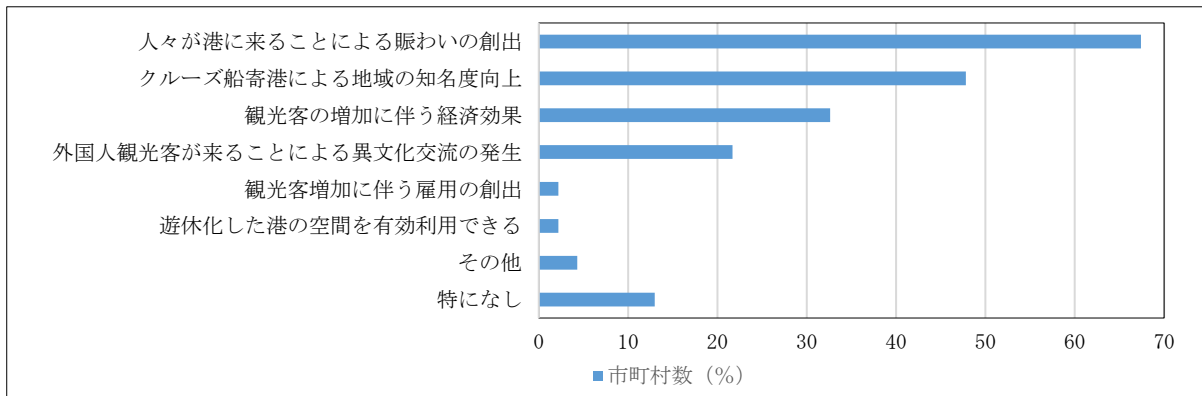


図-6-1-11 クルーズ船の寄港により得られた効果（複数回答可）

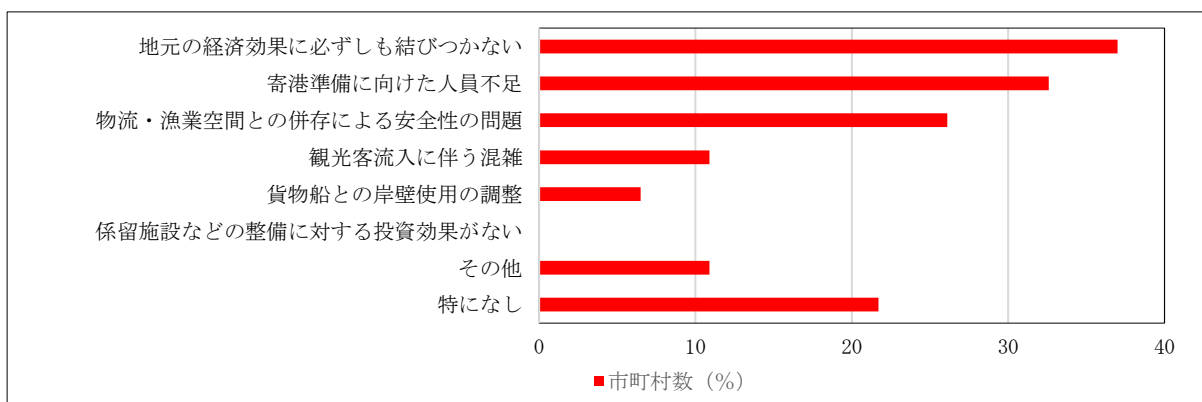


図-6-1-12 クルーズ船の寄港により生じた問題・課題（複数回答可）

得られた効果（図-6-1-11）としては、「人々が港に来ることによる賑わいの創出」が67.4%と最も多く挙げられた。さらに「クルーズ船寄港による地域の知名度向上」も47.8%となり、世界中を巡るクルーズ船の寄港は大きな宣伝効果があることがわかる。一方で、「観光客の増加に伴う経済効果」は32.6%にとどまり、生じた問題・課題（図-6-1-12）では37.0%が「地元の経済効果に必ずしも結びつかない」と回答しており、経済効果を得られた場所も一定数あるが、クルーズ船の寄港が必ずしも経済効果に結びつくわけではないことが明らかとなった。さらに、「観光客の増加に伴う雇用の創出」は2.2%（1市）に留まった。クルーズ船は定期的に寄港するわけではないため、一時的に職員を増員はするものの、雇用を増やすまでの状況にはならないことがわかる。なお、雇用の創出を回答したのは金沢市で、今回の調査対象地の中でも最も寄港回数の多く、2018年は単純計算で週1回ペースの寄港実績がある場所となっている。

また、酒田市においては「2000名以上の船客が市街地を訪れることで商店街の店主の方々のクルーズ船への見方が変わった。今後の寄港時に積極的に動く動機付けにはなっている。」といった市民の意識向上にも役立っている例があった。

生じた問題や課題については、先に述べた経済効果のほか、「寄港準備に向けた人員不足」（30.4%）、「物流・漁業空間との併用による安全性の問題」（26.1%）といった内容が比較的多くなった。人員不足については、寄港に向けた手続きの他、歓送迎イベントの準備手配も市職員が

行うため、寄港回数が多くなるほど業務が逼迫してしまう。また、寄港回数の多い市町村からは、「クルーズ船の大型化に伴うハード対応、キャッシュレス対応の拡充、寄港数増加による予算的負担や人的負担の増加」（青森港）、「地元船舶代理店の負担増・CIQ との調整の難しさ」（函館港）といったことを指摘する回答も得られ、寄港回数の多さによって問題や課題も異なってくるのがわかる。

質問5. クルーズ船誘致や受け入れに向け、どのような団体と協議・連携を行ってきたか。

寄港時に協議を行った団体として最も多かったのは「商工会議所」で45.7%（21件）と約半数が回答した（図-6-1-13）。具体的な協議内容としては、クルーズ船寄港時に岸壁で実施する「入出港セレモニー、岸壁での出店」に関する協議を行っていた。

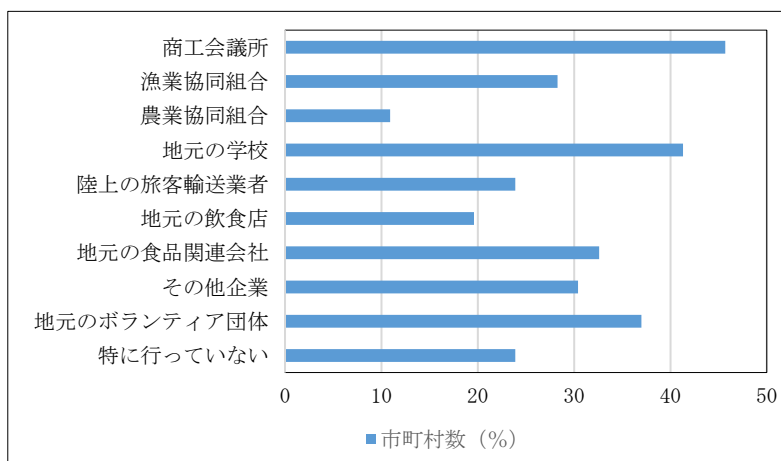


図-6-1-13 クルーズ船の寄港により得られた効果（複数回答可）

次点で多い回答であった「地元の学校」（41.3%）では、「入

出港セレモニーで実施するイベント（アトラクション）の歓迎演奏」で吹奏楽などの演奏を地元の学校にお願いするなどしている。また、それだけに留まらず、岸壁や街中で外国人観光客向けに、高校生に通訳ボランティアしてもらい、交流を深めるといった取り組みもある。

「陸上の旅客輸送業者」（23.9%）では、クルーズ船が寄港する岸壁から各観光地を周遊するバスの手配に関する協議（室蘭市、敦賀市、輪島市、金沢市、宮古市など）を主に実施していた。クルーズ船が寄港する岸壁は市街地から離れていることが多く、上陸後に徒歩で移動することは難しい上、クルーズ船寄港時以外には港湾関係者しか利用しないといった、特殊な場所であるため、定期路線バスが運行されていない。そのため、クルーズ船寄港時には事前に2次交通手段を確保しておく必要がある。

「ボランティア団体」（37.0%）に関しても、「商工会議所」や「学校」との協議内容と同様に、「入出港時のセレモニーの歓迎内容」「岸壁での通訳、観光案内」といった受け入れ時の乗客対応に関しての協議を行っていた。

「漁協」（28.3%）では、「港内の寄港ポイントの調整」（羅臼町）、「漁網等の設置位置、漁船の往来に係る協議」（網走市）、「クルーズ船航行に係る調整」（敦賀市）、「漁業関係者への事前周知」（大船渡市）、「沖合錨泊する場合の地点確認」（むつ市）といったように、クルーズ船客が上陸後のおもてなしといった対応よりも、クルーズ船の航行に関して、航路上にある漁網の設置状況や漁港区に入るために漁船との調整が行われている。漁協の“おもてなし”対応に関しては、「岸壁での出店について」（稚内市）、「オプションツアーへの「昼セリ」組み入れに関して」（射水市）、「館山市客船歓迎委員の一員として市より委託を受け歓迎行事やプロモーション活動を実施」（館

山市)といった活動も一部の地域で実施されていた。一方で、農協については約1割にとどまっていた。

「地元の飲食店」(22.2%)では、「クルーズ船寄港時に岸壁で出店要請」(稚内市、男鹿市)といったように、クルーズ船客に対して岸壁上で食事の提供を行えるように、取り組んでいる地域もあった。また、「クルーズ船寄港の情報提供」(網走市、高岡市)では、たくさんの人が乗っているクルーズ船に対応できるよう、事前の情報提供を実施している。さらに、「休業日の臨時営業依頼」(大船渡市)のように、クルーズ船寄港時に特別に営業してもらえるような働きかけを行っている市町村もある。

「その他企業」では、「観光協会」(紋別市)、「観光関連企業」(小樽市)などといった寄港後の観光客対応に関する協議を行っている地域、「船舶代理店または港湾関連企業」(紋別市、小樽市、七尾市、男鹿市、石巻市)などといったように、貨物との共用岸壁でクルーズ船を受け入れる場合には、貨物船との岸壁使用の調整が必要で、それに伴う協議を実施していた。

他団体と協議したという市町村が多い一方で、「行っていない」とした市町村も11件(24.4%)あり、傾向としては寄港経験の少ない港が他団体と協議していないことがわかった。

質問6. 今後もクルーズ船の誘致活動を継続していきたいか。

「継続的にやりたい」が78.3%(35市町村)と多くを占めた(図-6-1-14)。特に、青森市からは「協議会では100隻10万人の受入を目標に取り組みを進めています」といった積極的なコメントも得られた。

「行う予定はない」と回答したのは6.7%(3市町村)で、いずれも質問1で、現在誘致活動を行っていないと回答した市町村だった。質問1において現在、誘致活動を行っていないと回答したのは9市町村あったが、そのうち5市町村は今後の誘致活動について「条件によっては行いたい」と回答していた。なお、残りの1市は無回答であった。一方で、今後の誘致活動を「あまり行いたくない」と回答した市町村は無かった。

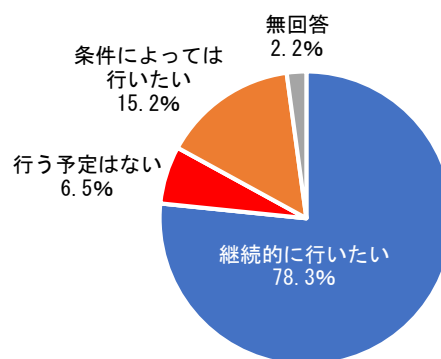


図-6-1-14 今後の誘致活動実施予定

質問7. クルーズ船を受け入れる際の条件

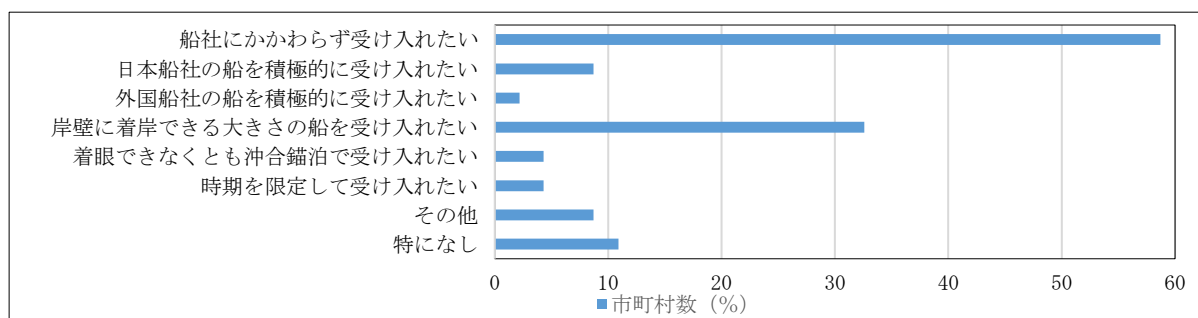


図-6-1-15 クルーズ船を受け入れる際の条件(複数回答可)

「船社にかかわらず受け入れたい」が最も多く、58.7%（27市町村）という結果となった（図-6-1-15）。また、条件として「特になし」と回答した場所も10.9%（5市町村）あった。このような市町村では、船社の制約・寄港できる船の大きさ・寄港できる時期に制限がないものと思われる。また、船社については「日本船社の船を積極的に受け入れたい」という回答が「外国船社の船を積極的に受け入れたい」という回答を上回った。これは、外国船社の寄港に伴うCIQの手続きや、SOLAS フェンス整備などが必要となることを懸念していると思われる。

船の大きさについては、「岸壁に接岸できる大きさの船を受け入れたい」と回答する市町村が多く（32.6%、15市町村）、沖合錨泊でも受け入れる意思を有していたのは2市町村にとどまった。

また、ほかにもクルーズ船の誘致に向けた意見として、以下のようなことが各市町村から挙げられた（表-6-1-3、表-6-1-4）。

表-6-1-3 クルーズ船誘致に対する市町村のコメント①

市町村名	内容
網走市	クルーズ船は、国内1港のみ寄港というケースは稀であり、また、1日程度で移動できる範囲で複数港に寄港することから、近隣港と広域で誘致していくのが課題。クルーズ船は、食・泊が提供されることから、近隣背後を含め地型観光とならない。そのため、特に宿泊業界等の協力が得られないので苦慮している。北海道、特に道央圏以外は2次交通の確保が課題（道内のほとんどのバス会社が道央圏に配車している）。
斜里町	2018年ばしふいっくびいなす寄港時、地元の観光船を通航として使用した。クルーズ船入港の情報は、北海道庁から連絡が入り、町として断ることはできないが、あくまで漁業空間なので、観光目的の船はあまり受け入れたくはない。寄港時には、錨泊地の調整などで漁協とも協議を行うが、お互いまた来たかという感じで、今後も積極的に受け入れることはない。
苫小牧市	クルーズ船の寄港拡大は国の施策にもなっているところであるが、北海道は地理的（遠い）・寄港的（冬場の問題）に制限があり、そのような条件の中でいかに内外に対して北海道や苫小牧の魅力アピールできるかを念頭に誘致活動を行ってきたい。
函館市	海外からのファーストポートとなる場合、入管による入国手続きが必要となるが、現状では北海道内各港の入管の人員および機材が限られ十分な体制でないため、道内他港から応援を集め対応している。しかし、台風の影響等で急遽ファーストポートが釧路から函館に変更になったりした場合、入管の体制が整わず手続きに非常に時間がかかる。これは船からの苦情につながるケースがあり、誘致する上で難しい課題の一つとなっている。
紋別市	現在、クルーズ船誘致活動は全国的に白熱化しており、どの港もクルーズ船誘致に積極的に取り組んでいます。道内においては函館港や小樽港、釧路港等が人気の寄港地として挙げられますが、船社は寄港地が固定されることによるマンネリ化を防ぐため常に新しい寄港地を探している状況であり、寄港実績が少ない港がポートセールス活動を行うにあたっては、船社のニーズに沿う形のクルーズの企画の立案が求められています。また、市内で完結するだけでなく、バスやタクシー等で近隣地域の観光地にも足を運ぶなど、地域間が相互連携した取り組みが重要だと思われます。 クルーズ船の寄港は、寄港地への経済的な恩恵を生むほか、岸壁の整備促進や観光客の増加等、港の発展・地域の活性化に大きく期待ができます。当市においても、今後の誘致活動にあたり地域の食文化や自然の魅力を見直しながら、市民のクルーズ誘致歓迎の機運を高める広報活動をしていきたいと思っています。
留萌市	当港へこれまで寄港したクルーズ船は全て内航船であり、また、留萌港背後圏にある観光地目当てのツアーであったため、上記の回答となるが、外航船や他の目的で寄港することになれば、経済効果などが期待できる。専用バースがないため、寄港前の岸壁清掃や、貨物船寄港の調整等を行っている。
宮古市	クルーズ船の寄港は直接的な経済効果として観光・食材納入・物販があるとともに、寄港地としての知名度向上・リピーター・お取り寄せなど、寄港後も経済的な効果につながっている。また、保育所や小中学校が日頃取り組んでいる郷土芸能などの発表の場にもなっており、地域について学んだり、海事について学んだりできる学習の場にもなっている。 外国客船の寄港増加により、地域のインパウンド対応の促進が図られたとともに、高校生などが通訳ボランティアを行うことで、異文化交流の場にもなっている。日本発着クルーズの増加により、東北への外国クルーズ船の寄港が増加してきていることから、宮古港への寄港も増加するよう受入体制の整備と誘致の取り組みを行っていききたい。

表-6-1-4 クルーズ船誘致に対する市町村のコメント②

市町村名	内容
秋田市	平成 29 年 3 月 21 日、秋田県が商工団体、観光団体、船舶代理店、運輸団体、道の駅、教育機関からなる「あきたクルーズ振興協議会」を設立し、官民が連携し、一体となって秋田県に寄港するクルーズ船の誘致および受入等をおこなうため、総会、幹事会、ワーキングなど協議を行っている。
能代市	港の利用促進、市民が港へ足を運ぶ機会につながる事など効果がある。直接的な経済効果が見えにくい為、船内用の食材などの購入が行われるような仕組みが必要。
酒田市	高校生の外国語、観光案内ボランティアが来客から好評。受け入れに伴い市民の機運が上がっている（英語や地域についての学習）
いわき市	小名浜港は、他港に比べて、クルーズ船の寄港が少ない状況となっています。最近のクルーズ動向を踏まえて、福島県などの関係者とクルーズ船誘致に向けた活動を行っていきたいと考えています。
富山市	2018 年 7 月 11 日ににっぽん丸が伏木富山港・富山地区に寄港し、富山市としては 5 年ぶり、2 回目のクルーズ船受け入れとなった。物珍しさも手伝って、地元住民の関心は非常に高かったと思われる。おもてなしや入出港時のお出迎え・お見送りでは、地元の方々の多大なる協力を得ることができた。一方で、乗船の大半は OP ツアーで県内他市町村あるいは隣県の観光地へ繰り出したため、市単体で見ると経済効果はあまり実感できなかった。

(3) 寄港実績の無い市町村に対する調査結果 (60 市町村)

質問 1. 現在、クルーズ船社に対して誘致活動 (ポートセールス) を行っているか。

「誘致活動を行っていない」が 88.3% (53 市町村) と大半を占めた (図-6-1-15)。「現在行っている」と回答したのも 5 市町村 (8.3%) あったが、市町村内にある港にクルーズ船を呼び込もうとして活動しているわけではなく、クルーズ船が寄港している周辺市町村と連携した活動を実施しているとのことであった。例えば、東松島市・女川町・遊佐町では、クルーズ船が寄港する市町村と「協議会」を設立し、会員のひとりとして、船社に対するポートセールスなどを実施し、積極的な活動をしていた。他にも、氷見市では、他市にクルーズが寄港する際に、氷見市のパンフレットを配布して観光情報の提供を乗客に行っている (表-6-1-5)。

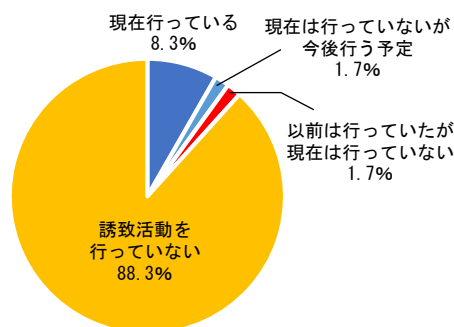


図-6-1-15 誘致活動の実施状況

表-6-1-5 現在の誘致活動内容

市町村名	誘致活動内容
積丹町	小樽港に寄港するクルーズ船に積丹町を PR。
女川町	石巻市・東松島市・大崎市・女川町・松島町と観光協会、商工会議所等で組織する「石巻港大型誘致協議会」として年 2 回クルーズ船社へのポートセールスを実施。
東松島市	石巻市、東松島市、大崎市、女川町、松島町と地元観光協会、商工会議所等で組織する「石巻港大型客船誘致協議会」として、年 2 回、クルーズ船社 (東京、横浜方面) へのポートセールスを実施。また、不定期で開催されるクルーズ商談会等への積極的な参加。
遊佐町	県や市町村、関係団体で構成する協議会に加盟しており、協議会として船社への PR を行っている。
氷見市	伏木港 (富山県高岡市) にクルーズ船「ダイヤモンドプリンセス」等が入港する際に氷見市のパンフレット配布などの PR 活動を行っている。

「現在は行っていないが今後行う予定」、「以前は行っていたが、現在は行っていない」と回答したのはそれぞれ 1 町ずつとなった。

「現在は行っていないが今後行う予定」と回答した岩内町では、過去に岩内港から「岩内ー直江津間」を結ぶフェリーが就航していたが、1999 年に廃止され、ターミナルは解体されたものの現在でも当時使用していた岸壁が残っている (延長 266m、喫水-8.0m)。そのため、にっぽん丸やぱしふいっくびいなす程度の船



写真-6-1-3 岩内フェリーターミナル跡

であれば着岸でき (写真-6-1-3)、岩内町としても「PR 活動について体制を整えているところであり、他市町村の動向を見ながら進めてきたいと考えている」との回答があった。なお、岩内町では未だ誘致活動をしていないものの、2019 年 10 月に初寄港を迎える予定となっている。

「以前は行っていたが、現在は行っていない」とした松前町では、過去に寄港の予定まで組まれていたが、クルーズ船が悪天候により寄港できなくなり、それ以降、寄港予定がない状況である。松前町からは、「当町へ問い合わせがあった場合に、観光 PR などの誘致活動を行っていた経緯があります。ただし、クルーズ船寄港予定日に悪天候となり、寄港できなかった年が続いた事

から現在は行っておりません。」とのコメントを受けた。

誘致活動を行っていない市町村の理由（図-6-1-16）として、最も多かった回答は「クルーズ船のような大型船が入港できる規模の港がない」（75.0%）であった。次いで、「既に近隣の市町村がクルーズ船を受け入れているため」（18.2%）、「PR活動を行う資金がない」（15.9%）といった意見が挙げられた。この他にも、鹿島港に位置する鹿嶋市や神栖市からは、「国際バルク戦略港湾に選定されており、工業港・商業港としての機能を強化したいため」との回答があった。また、「誘致活動経費および寄港関係経費と当寄港可能船舶のサイズによる経済効果の比較ができかねる。宿泊が伴わない。観光施設だけでの経済効果に疑問がある。といった理由から実施していない」（村上市）、「クルーズ船の誘致に関する知識が少ない」（新ひだか町）といった回答もあった。

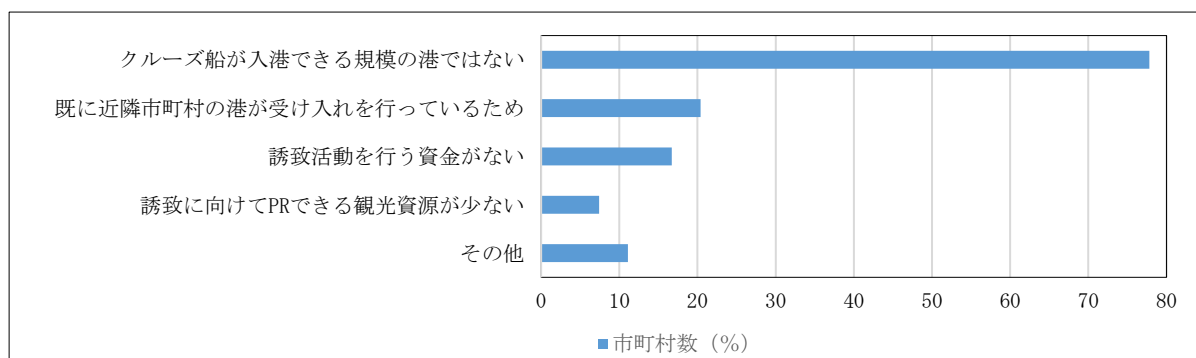


図-6-1-16 クルーズ船の誘致活動を行っていない理由（複数回答可）

質問2. クルーズ船誘致活動ではどの港に寄港することを想定しているか。

質問1で誘致活動を「現在行っている」、「現在は行っていないが今後行う予定」、あるいは「以前は行っていたが現在は行っていない」と回答した7市町村に対し、寄港を想定している港を聞いたところ、表-6-1-6の通りとなった。

さらに、寄港を想定している港と市町村の位置関係を見ると（図-6-1-17、図-6-1-18、図-6-1-19、図-6-1-20）、自身の市町村内の港を想定していたのは岩内町のみであった。積丹町では「隣接していない市町村の港」を想定し、残り5市町村は「隣接している市町村の港」を想定した誘致活動を行っていた。積丹町と小樽港の間に挟まれる余市町と古平町にもアンケートを実施したが、いずれも誘致活動は行っていないとの回答であった。

表-6-1-6 寄港を想定している港

市町村名	寄港想定港
積丹町	小樽港
岩内町	岩内港
松前町	松前港
女川町	石巻港
東松島市	石巻港
遊佐町	酒田港
氷見市	伏木港

石巻港への誘致を想定している東松島市と女川町では、質問1の回答でもあった通り「石巻港大型客船誘致協議会」による複数の市町村による連携が行われている。

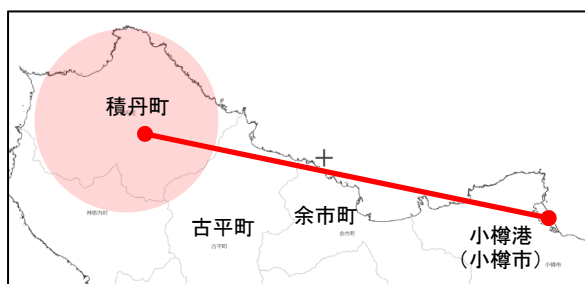


図-6-1-17 積丹町と小樽港の位置関係

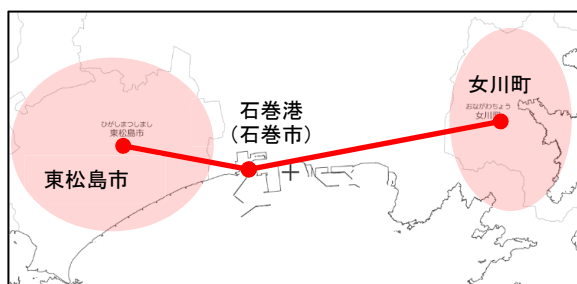


図-6-1-18 女川町・東松島市と石巻港の位置関係

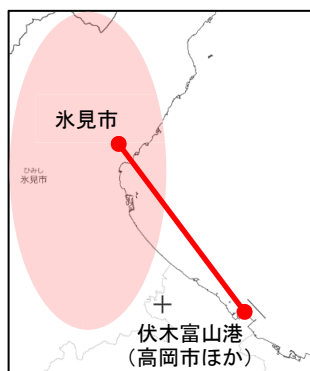


図-6-1-19 氷見市と伏木富山港の位置関係

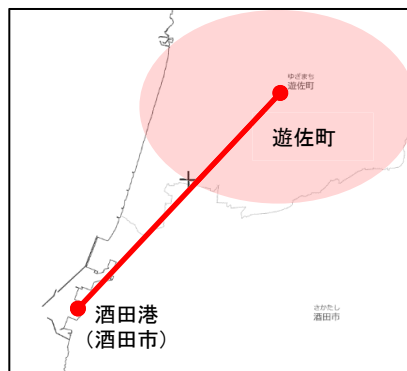


図-6-1-20 遊佐町と酒田港の位置関係

質問3. クルーズ船誘致に向けて今まで行っていたこと。

誘致活動を行ったことがある、今後行う予定と回答した7市町村に対して、今までに行ってきた詳しい内容を聞いたところ、図-6-1-20のような結果となった。なお、今後行う予定の岩内町については、「行う予定の活動内容」として聞いている。

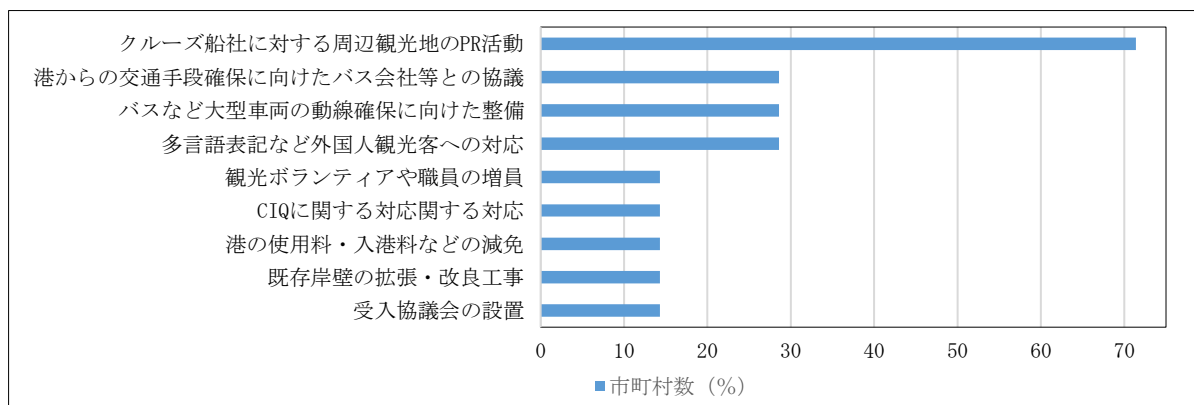


図-6-1-20 クルーズ船誘致に向けて行ってきたこと

最も多く挙げられたのは「クルーズ船社に対する周辺観光地のPR活動」で、7割を超えた。その他の項目も挙げられたが、いずれも3割にも満たない回答であった。

実際に自港に寄港を予定していた松前町では、「港の使用料・入港料などの減免措置」を唯一実施していた。また、岩内町については、「バスなど大型車両の動線確保に向けた整備」、「港からの交通手段確保に向けたバス会社等との協議」、「クルーズ船社に対する周辺観光地のPR活動」について行う予定とのことであった。

質問4. クルーズ船誘致に向け、どのような団体と協議・連携を行ってきたか。

寄港実績のある市町村へのアンケートでは、「商工会議所」(45.7%)が最も多く、その他にも「地元の学校」や「地元のボランティア団体」が多かった。一方で、寄港実績の無い市町村では、「商工会議所」も57.1%と多かったが、「その他企業」が71.4%と最も多かった(図-6-1-21)。

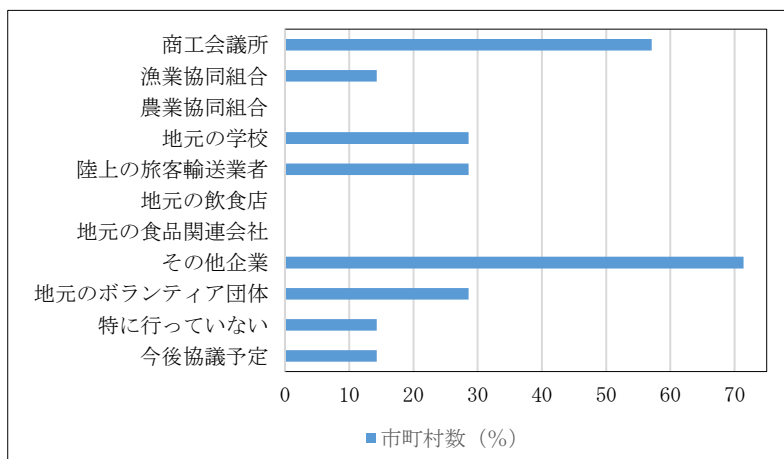


図-6-1-21 クルーズ船の寄港により得られた効果(複数回答可)

「地元の学校」、「陸上の旅客輸送業者」、「地元のボランティア団

体」と回答したのは、いずれも石巻港をターゲットとする女川町と東松島市による回答であった。協議内容としては、商工会議所は協議会メンバーとしてポートセールス等に参画。地元の学校は寄港時のおもてなし協力について。陸上の旅客業者とはタクシーやレンタカーを岸壁へ配車するといったような2次交通に関することや、観光案内スタッフの配置といった乗客対応も石巻市と連携して行っているとのことであった。

寄港間近であった松前町については、観光協会とクルーズ寄港後の対応等について協議を行ったほか、漁協とクルーズ船及び関係船の停泊、係留箇所、寄港日程について協議を行っていた。「岩内町」に関しては、現在は協議を行っていないが、今後協議予定との回答が得られた。

質問5. 今後、クルーズ船の誘致活動を行っていききたいか。

今後の展望については、7割近くが今後も誘致活動を行う予定はないと回答した(図-6-1-22)。一方で、少数ではあるものの「今後行いたい」(6.7%)、「条件によっては行いたい」(10.0%)と今後のクルーズ船寄港に向けた活動に意欲的な市町村もあった。

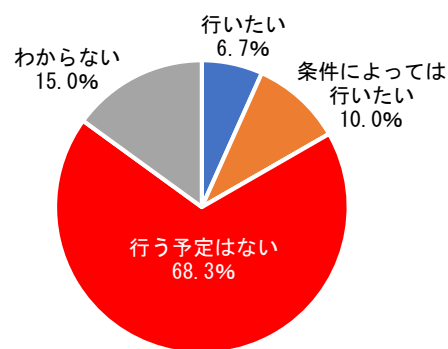


図-6-1-22 今後の誘致活動実施予定

質問6. クルーズ船を受け入れる条件

受け入れの条件として(図-6-1-23)、「設備投資の資金があれば」(25.0%)、「住民や漁業者の理解が得られ

ば」(15.0%)といった意見が比較的多く見られた。しかし、最も多い回答となったのは「特になし」(45.0%)であった。このことについても、「現状では受け入れられない」というコメントも一部の市町村から挙げられ、受け入れに関して特に条件が無いというわけではなく、現実的に受け入れを考えていないという市町村も含まれている可能性がある。

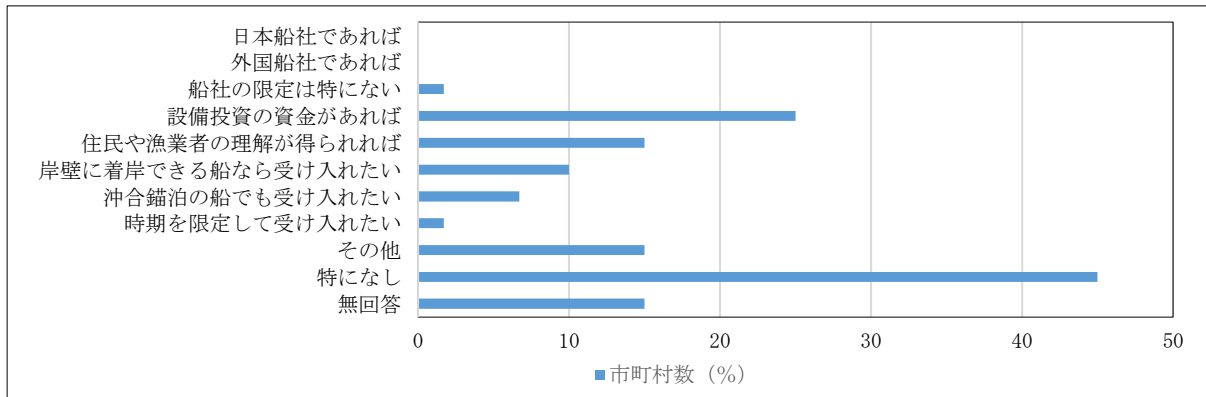


図-6-1-23 誘致活動を行うための条件（複数回答可）

質問7. 今までに船社からの問い合わせなどはあったか。

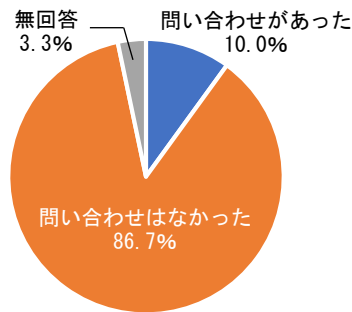


図-6-1-24 船社からの問い合わせ有無

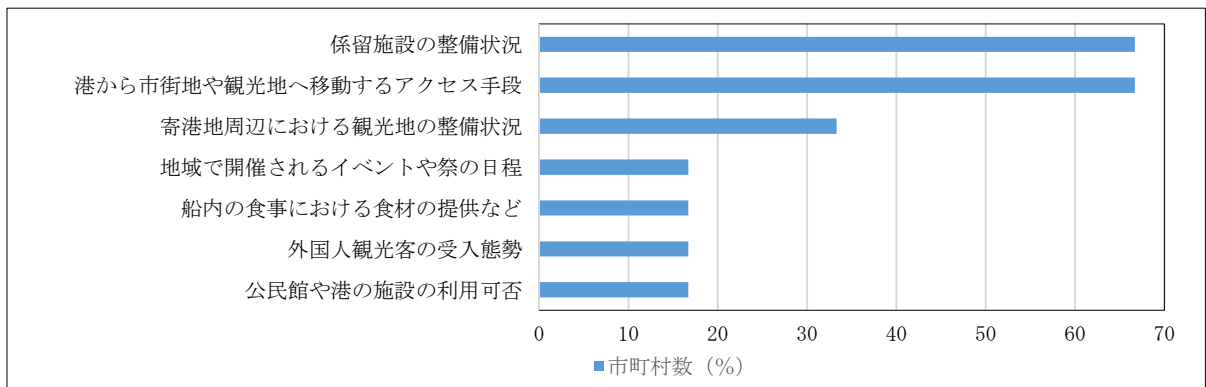


図-6-1-25 船社からの問い合わせ内容（複数回答可）

船社からの問い合わせについて、ほとんどの市町村が「問い合わせはなかった」と回答したが、「問い合わせがあった」と回答した市町村も10.0%（6件）と少数ではあったが存在した（図-6-1-24）。

具体的な問い合わせ内容として（図-6-1-25）、松前町では「係留施設の整備状況」、「港から市街地や観光地を移動するアクセス手段」、「地域で開催されるイベントや祭の日程」が挙げられた。また、今までクルーズ船が寄港したことがない北海道福島町、浜中町、宮城県東松島市の3か所でも「係留施設の整備状況」に関する問合せがあったと回答しており、船社側としても今後クルーズ船寄港の可能性がある場所と考えていることが推察できる。

質問8. クルーズ船の受け入れによって期待される効果と、懸念される問題・課題。

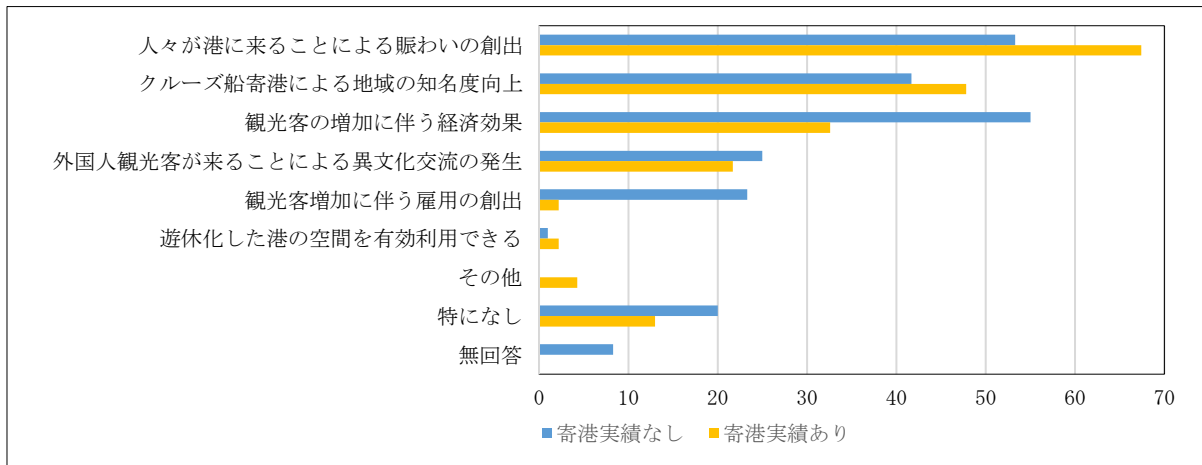


図-6-1-26 クルーズ船の寄港により期待できる効果（複数回答可）

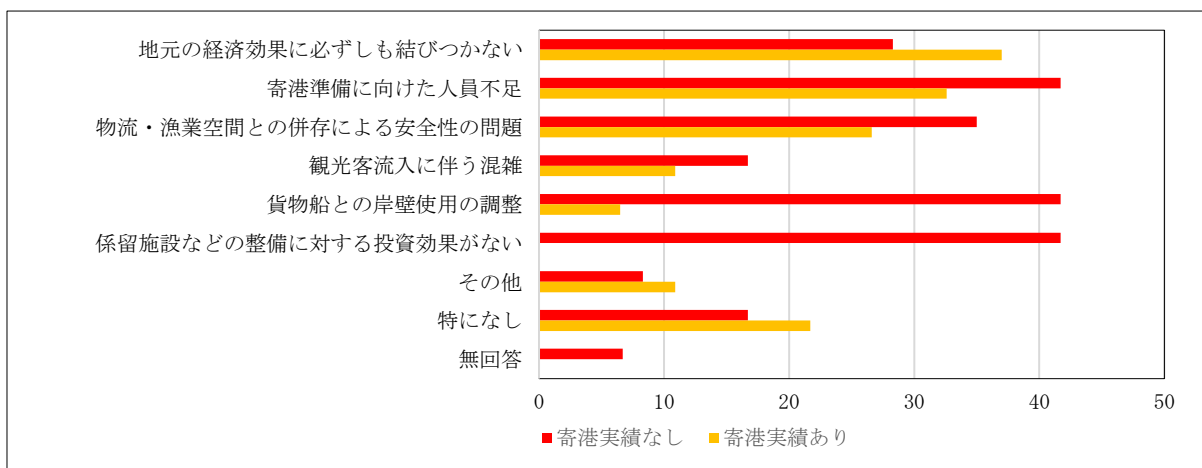


図-6-1-27 クルーズ船の寄港により懸念される問題・課題（複数回答可）

期待される効果については（図-6-1-26）、「観光客の増加に伴う経済効果」（55.0%）や「人々が港に来ることによる賑わいの創出」（53.5%）が多く挙げられていたほか、「クルーズ船寄港による地域の知名度向上」（41.7%）の回答も比較的多かった。

寄港実績のある市町村の回答と比較をすると、寄港実績の無い市町村では経済効果や雇用創出に期待する意見が多い。しかし、実際に寄港した市町村の回答では、いずれも期待したほどの効果が無いことが伺える。

懸念される問題・課題では（図-6-1-27）、「寄港準備に向けた人材不足」、「貨物船との岸壁使用の調整」、「係留施設などの整備に対する投資効果が無い」という項目がいずれも41.7%と多く挙げられた。

の42.0%と過半数を下回った。他にも、「クルーズ船専用に係留施設等を整備することの投資効果」（40.0%）「物流や漁業の空間との併存による安全性の問題」（34.0%）といった懸念を示した。

「その他」の意見の中には、「港外に停泊してボート等による入港になるが、寄港は天候に左右されやすい」（松前町）、「海外の方が来ても英語などを話せる人が不足している」（横浜町）といったことや、「養殖業への影響が心配」（八雲町、横浜町）など漁業影響を懸念する意見もあった。

6-2. 漁業協同組合に対するアンケート調査

港や海域を利用するクルーズ船の受け入れにおいては、漁業者との調整も重要な事項と考えられる。実際に、前節で取り上げたクルーズ船の受け入れや誘致を担当する市町村へのアンケートでは、一部漁業との関連を懸念する回答も得られた。そこで、本節では漁業協同組合（以下、漁協）に対するアンケート調査を実施し、漁協の意識を明らかにする。

(1) 調査対象地の選定と調査方法

アンケート調査は、北海道における寄港魅力度が平均値以上であった港周辺の水域を管轄とする漁協を対象とする。アンケートは市町村と同様に、管轄水域への寄港実績の有無によって分け、2種類のアンケートを実施した（表-6-2-1、表-6-2-2、表-6-2-3、図-6-2-1）。また、寄港魅力度評価は行わなかったが、北海道で寄港実績のある離島の漁協についてもアンケートを実施した。

表-6-2-1 アンケート調査概要

調査方法	郵送によるアンケート調査
調査期間	2018年1月9日～2018年3月5日、2019年1月20日～3月4日
調査対象	①寄港実績のある10漁協 ②寄港実績のない15漁協
調査内容	①寄港実績のある漁協 寄港に際し事前に協議した内容、寄港により得られた効果、生じた問題・課題など計5問 ②寄港実績のない漁協 クルーズ船受け入れに対する意識、寄港により期待できる効果、懸念事項など計6問
有効回答	①寄港実績のある漁協：80.0%（8/10市町村） ②寄港実績のない漁協：93.3%（14/15市町村）

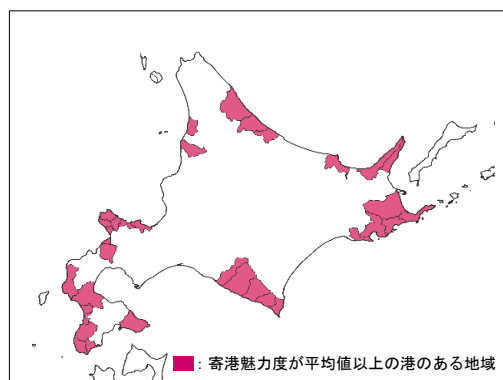


図-6-2-1 アンケート調査対象地域

表-6-2-2 寄港実績のある漁協

寄港実績あり (10漁協)	ウトロ漁協
	羅臼漁協
	斜里第一漁協
	船泊漁協
	香深漁協
	利尻漁協
	ひやま漁協
	函館市漁協
	えさん漁協
	福島吉岡漁協

表-6-2-3 寄港実績の無い漁協

寄港実績なし (15漁協)	猿払村漁協
	頓別漁協
	枝幸漁協
	遠別漁協
	沙留漁協
	雄武漁協
	湧別漁協
	新星マリン漁協
	北るもい漁協
	増毛漁協
	標津漁協
	東しゃこたん漁協
	岩内郡漁協
	島牧漁協
	松前さくら漁協

(2) 寄港実績のある漁業協同組合に対する調査結果

質問1. 漁港にクルーズ船が寄港した際、どのような方法で停泊したか。

漁港（もしくは港湾の漁港区）にクルーズ船が寄港した際の停泊方法について、クルーズ船が直接岸壁に接岸したとしたのは、利尻漁協の杓形漁港のみであった（図-6-2-2）。

その他の、5漁協ではいずれも沖合にクルーズ船を停泊させ、通船により乗客を運び、漁港から上陸させていた。このように、漁港を利用する場合は沖合錨泊を利用することが多いことがわかる（写真-6-2-1、写真-6-2-2）。

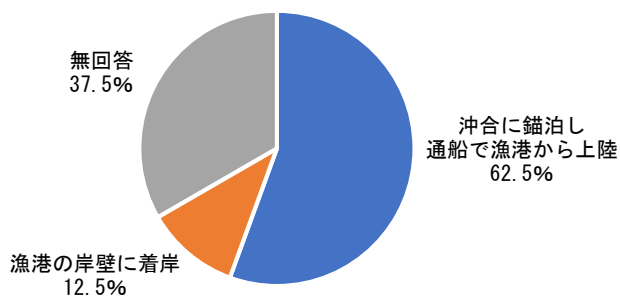


図-6-2-2 寄港時の停泊方法



写真-6-2-1 ウトロ漁港



写真-6-2-2 羅臼漁港

質問2. クルーズ船の寄港に際し、船社や自治体とどのような協議を行ったか。

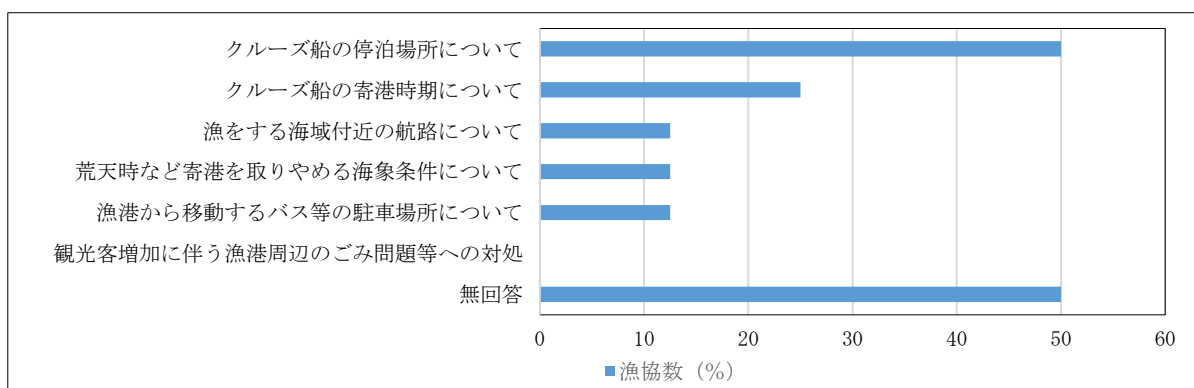


図-6-2-3 寄港に際して協議を行ったこと（複数回答可）

半数が「クルーズ船の停泊場所について」の協議を行ったとしている（図-6-2-3）。続いて、「クルーズ船寄港時期」（25.0%）で、これに関しては全て離島の漁協が回答していた。「漁をしている海域付近の航路について」は羅臼漁協のみの回答で少なかった。

質問3. クルーズ船寄港時に漁協として行っていること。

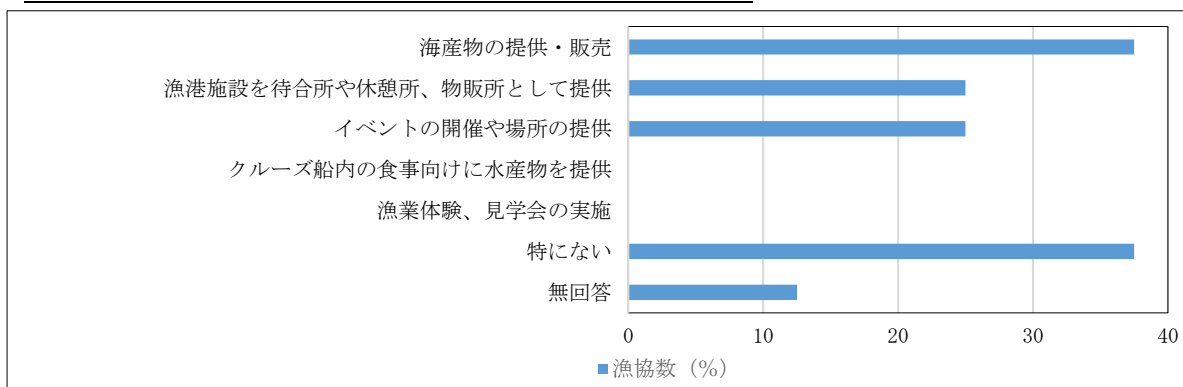


図-6-2-4 クルーズ船寄港時に行っていること（複数回答可）

「海産物の提供・販売」が37.5%と最も多く（図-6-2-4）、利尻漁協では「クルーズ船寄港に合わせてテナントの仮設店舗にて海産物の販売を行っている」とのことであった。その他に、「漁港施設を待合所や休憩所、物販所として提供」、「イベントの開催や場所の提供」のように、漁港空間をクルーズ船受け入れで提供しているケースも見受けられる。しかし、「特になし」と回答した漁協も多かった。

質問3. クルーズ船の寄港によって得られた効果、生じた問題・課題

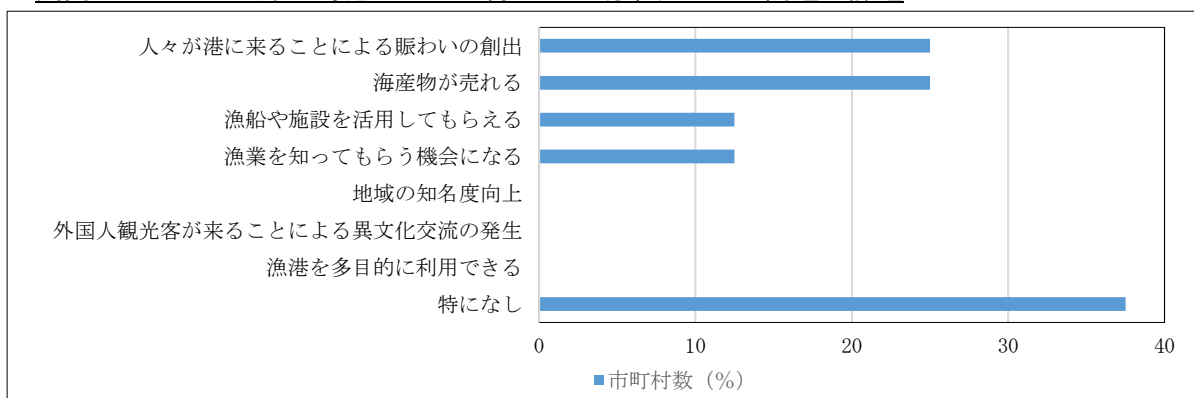


図-6-2-5 クルーズ船の寄港によって得られた効果（複数回答可）

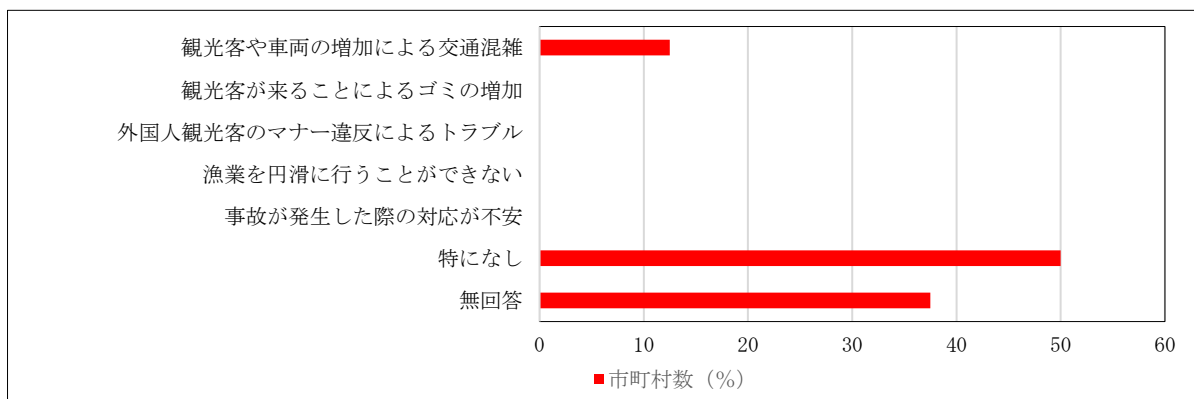


図-6-2-6 クルーズ船の寄港で生じた問題・課題（複数回答可）

得られた効果では（図-6-2-5）、「人々が港に来ることによる賑わいの創出」「海産物が売れる」

といった意見が得られたが、最も多かったのは「特になし」となり、クルーズ船の寄港による恩恵は漁協へ届いていないことがわかる。

生じた問題・課題があったのは、「観光客や車両による交通混雑」を指摘した利尻漁協のみであった(図-6-2-6)。問題・課題については「特になし」が50.0%と最も多く、クルーズ船の寄港による漁業者への問題は生じにくいことが伺える。

質問5. 今後もクルーズ船を受け入れていきたいか。

今後のクルーズ船受け入れに対する意識としては、「自治体や船社から要望があれば受け入れたい」とした漁協が半数であった(図-6-2-7)。また、「積極的に受け入れたい」と回答した漁協もあった。

「漁業に影響がなければ受け入れたいと考えている」(斜里第一)といったように、やはり漁業への影響を心配する声はあるが、クルーズ船の受け入れには肯定的な意見が多く、「受け入れたくない」と回答した漁協は皆無であった。

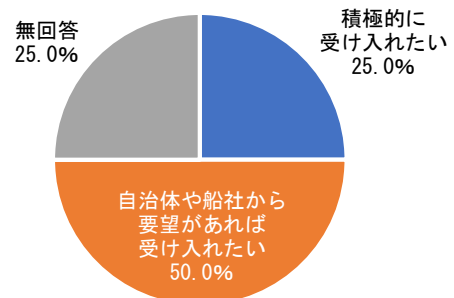


図-6-2-7 クルーズ船誘致に対する意識

(3) 寄港実績の無い漁業協同組合に対する調査

質問1. 過去にクルーズ船の寄港に関する依頼はあったか

過去の寄港依頼としては、クルーズ船寄港についての「問い合わせはあったが寄港しなかった」という回答は無く、「把握していない」を除くと全ての漁協で寄港依頼は無かった(図-6-2-8)。市町村のアンケートでは、松前町より寄港予定だったが実現しなかったとの回答があったが、松前さくら漁協からは「把握していない」との回答となり、詳細を知ることはできなかった。

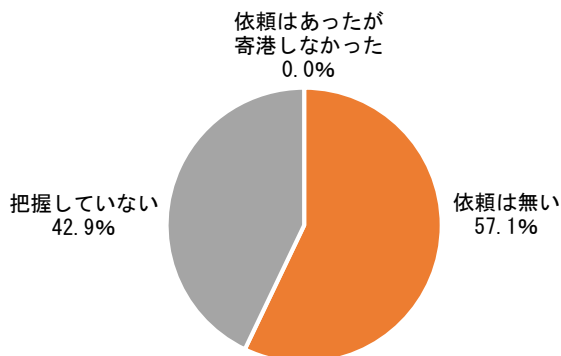


図-6-2-8 過去の寄港依頼状況

質問2. クルーズ船を誘致していない理由はどのようなことが考えられるか

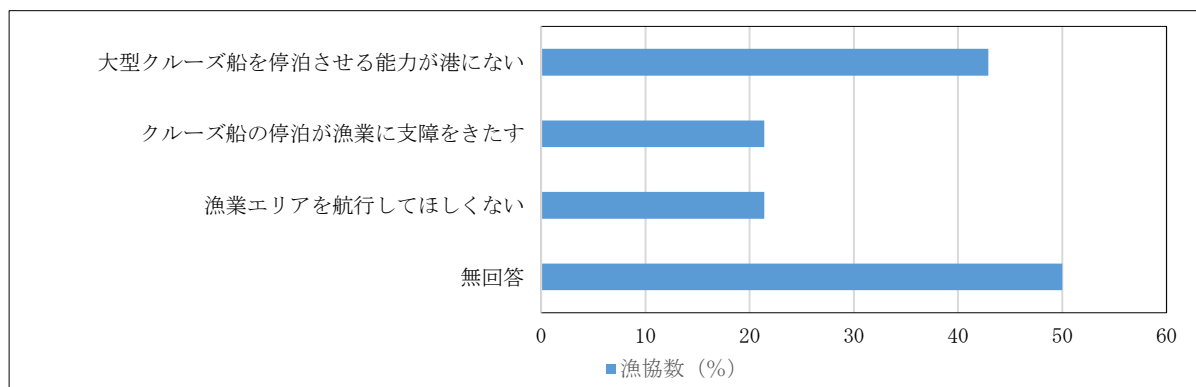


図-6-2-9 クルーズ船を誘致していない要因として考えられること

多くは「大型クルーズ船を停泊させる能力が港にない」(42.9%)を挙げた(図-6-2-9)。他には、「クルーズ船の停泊が漁業に支障をきたす」、「漁業エリアを航行してほしくない」(3件)といった意見もあった。

質問3. 今後、クルーズ船を受け入れていきたいか

寄港実績のある漁協へのアンケートでは、25.0%が「積極的に受け入れたい」と回答したが、寄港実績の無い漁協では皆無であった(図-6-2-10)。「自治体や船社から要望があれば受け入れたい」と回答した割合も、寄港実績のある漁協では50.0%だったが、寄港実績の無い漁協では14.3%に留まった。

寄港実績の無い漁港からの回答で多かったのは、「現時点では仮に自治体や船会社か

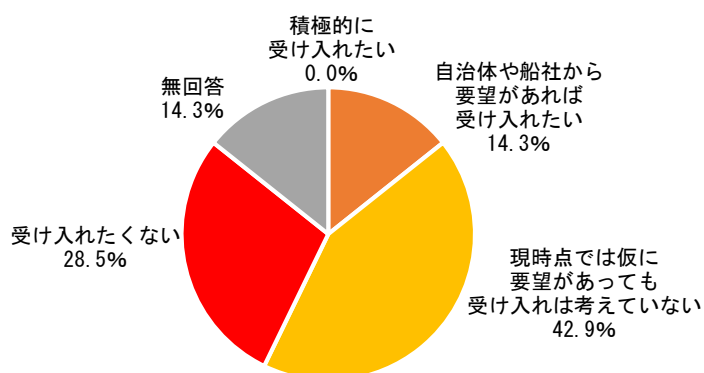


図-6-2-10 今後の誘致に対する意識

ら要望があっても受け入れは考えていない」(42.9%)となった。また、「受け入れたくない」と回答した漁協も約3割あった。このように、寄港実績の無い漁協においては、あまり積極的な意見は見受けられなかった。ただし、「現時点では仮に自治体や船会社から要望があっても受け入れは考えていない」と回答した漁協は受け入れたくないというわけではないため、寄港による効果や他港の例などをきちんと説明することで、可能性が出てくると思われる。

質問4. クルーズ船の寄港を打診された場合、船社や自治体とどのような協議が必要になるか

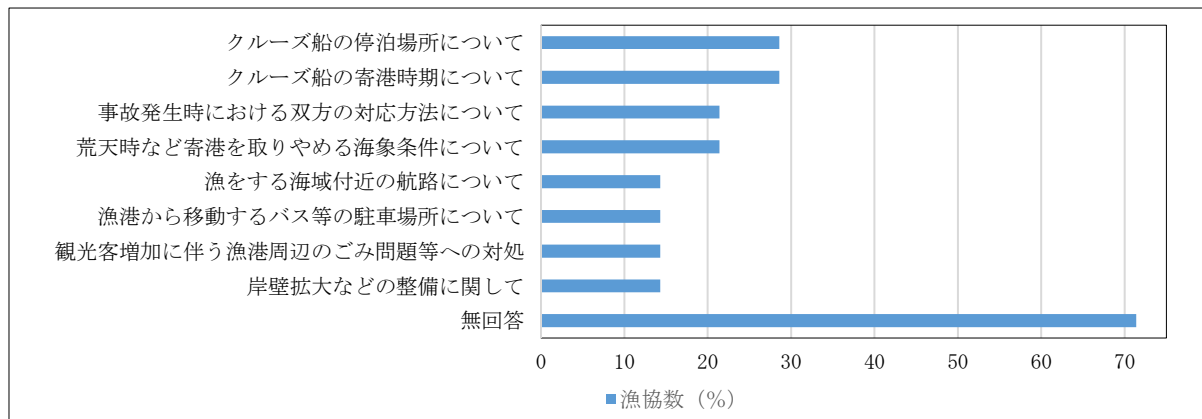


図-6-2-11 クルーズ船お誘致していない要因として考えられること

事前協議内容については、無回答が7割以上となった(図-6-2-11)。回答を得られた漁協からは、「クルーズ船の停泊場所」や「クルーズ船寄港時期」に関するものが多く挙げられた。

質問5. クルーズ船が寄港する場合、漁協として寄港時に行えること

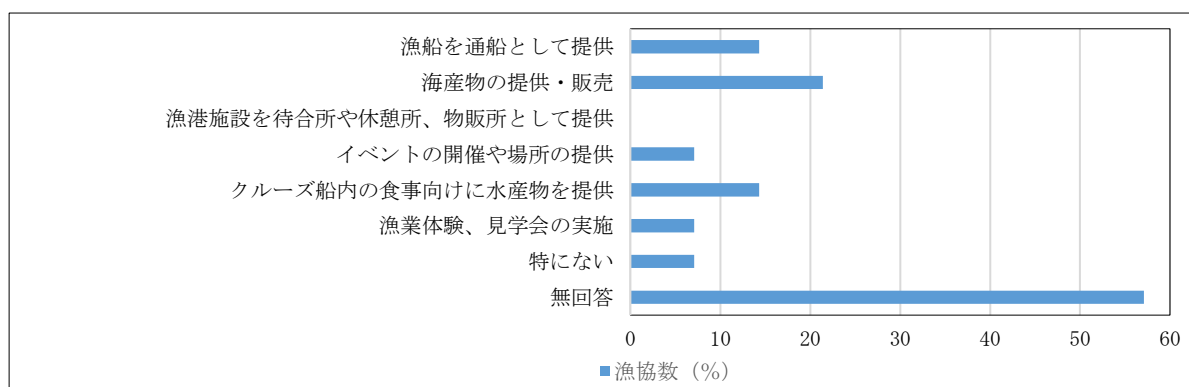


図-6-2-12 クルーズ船寄港時に漁協として行えること(複数回答可)

質問4に引き続き、「無回答」が多くなった(図-6-2-12)。回答が会った漁協からは、多くが「海産物の提供・販売」(3件)を挙げていた。また、「漁船を通船として提供」や「クルーズ船内の食事向けに水産物を提供」といった回答も複数の漁協から得られた。

質問6. クルーズ船の寄港によって期待される効果、懸念される問題・課題

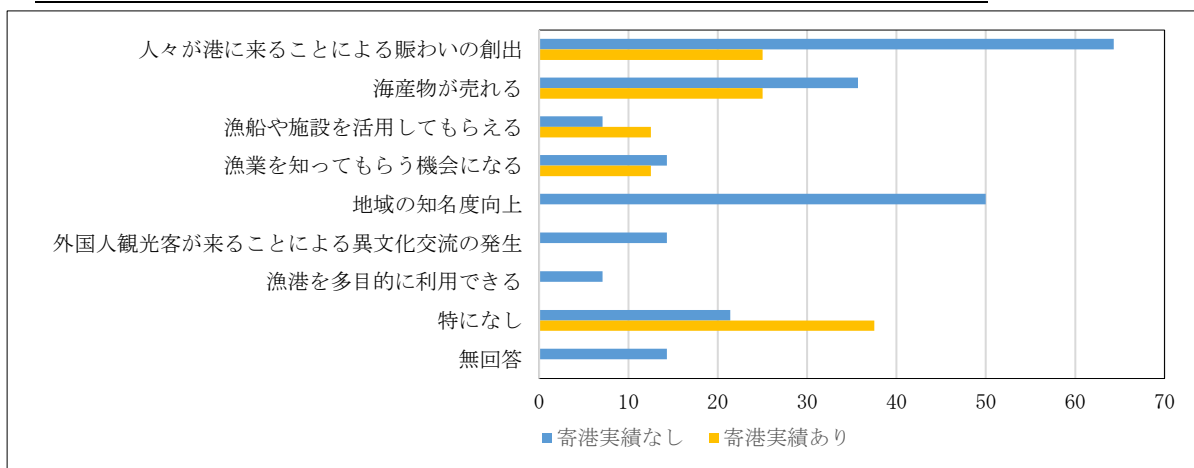


図-6-2-13 クルーズ船の寄港により期待できる効果（複数回答可）

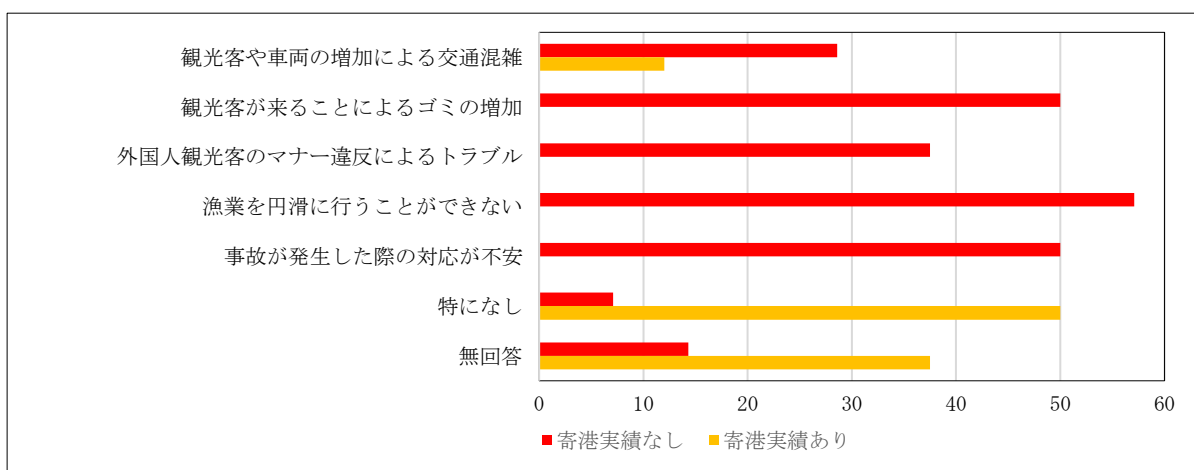


図-6-2-14 クルーズ船の寄港により懸念される問題・課題（複数回答可）

期待できる効果では、「人々が港に来ることによる賑わいの創出」が64.3%と最も多かった（図-6-2-13）。ほかにも、「地域の知名度向上」（50.0%）、「海産物が売れる」（35.7%）など、先の質問ではクルーズ船誘致に対する意識は高くなかったものの、その効果については多種にわたって期待していることがわかる。しかし、寄港実績のある漁協の回答と比べると、全体的な回答は寄港実績の無い漁協の方が高く、期待している内容と実情に差があることが明らかとなった。

懸念される問題・課題についても（図-6-2-14）、寄港実績の無い漁協の回答率は全体的に高く、実績が無い分、クルーズ船寄港に伴ってどのようなことが発生するか想像するのが難しいことから、様々なことを懸念していることが伺える。寄港実績のある漁協からは、発生した問題は「特になし」との回答が半数を占めていたことから、心配は懸念に過ぎないと考えられる。クルーズ船の寄港に際しては、自治体や船社からきちんと事前協議を行うことで、漁業者の不安を軽減することができ、地域としての協力も得やすくなるものと思われる。

6-3. アンケート調査結果のまとめ

アンケート調査によって明らかになったクルーズ船誘致活動の現状や、問題点、課題点を以下にまとめる。

- ①市町村が期待する効果としては、寄港実績の有無にかかわらず「賑わいの創出」や「地域の知名度向上」を挙げていた。一方、実績がある市町村からは「経済効果」や「雇用の創出」といった効果を挙げる例は少なかったが、実績が無い市町村ではこれらに期待する意見も多く挙げられた。
- ②問題点・課題点として、寄港実績の無い市町村からは、「人員不足」、「貨物船との岸壁利用調整」、「整備に対する投資効果がない」といった意見が比較的多く挙げられた。一方、寄港実績のある市町村からは、「経済効果が無い」、「人員不足」を回答する割合が高かった。
- ③寄港実績の無い市町村の8割近くからは、「クルーズ船が入港できる規模の港ではないため誘致していない」といった回答があり、沖合停泊による寄港方法等の認知度が低いことが伺えた。
- ④寄港実績を有する市町村や漁協からは、クルーズ船寄港に対する否定的な意見はあまり見られなかったが、物流港湾としての機能を優先したい港や、漁業が盛んな港からは、積極的に増やそうとは思わないといった意見が得られた。
- ⑤寄港実績を有する市町村がクルーズ船の寄港に際して行ってきたことは、地域団体との協議や、職員の増員、港湾使用料の減免などソフト面の対応が中心となっていた。またハード面ではバスの動線確保が7割近くの場所で行われていたが、他の項目は比較的少なかった。
- ⑥寄港実績を有する市町村では、クルーズ船受け入れやおもてなし活動実施に向け、商工会議所、学校、ボランティア団体など、さまざまな団体と協議を行っていることが明らかとなった。
- ⑦寄港実績のある漁協では、半数以上の場所で沖合錨泊による受け入れを行っていた。また、クルーズ船の停泊場所や寄港時期について自治体や船社と事前協議を行っており、今後の受け入れについても否定的な意見を挙げる漁協は無かった。
- ⑧寄港実績の無い漁協からは、クルーズ船の受け入れに対して否定的な意見が多く、「要望があれば受け入れたい」と回答したのは15%にも満たなかった。また、約3割の漁協からは「受け入れたくない」という回答を得た。
- ⑨漁協として得られた（期待される）効果や、生じた（懸念される）問題・課題としては、寄港実績がある漁協からは、得られた効果を挙げる場所は少なかったが、生じた問題もほとんど挙がらなかった。一方で、寄港実績が無い漁協からは「賑わいの創出」や「知名度向上」に期待する意見が半数以上の場所で挙がると同時に、「漁業を円滑に行うことができない」、「観光客が来ることによるごみの増加」などを心配する意見も多く見受けられた。

6-4. 関連団体に対するヒアリング調査

前節では、アンケート調査で地域が抱くクルーズ船への評価を明らかにしてきた。本節では、より詳細な情報を把握するため、直接対面式のヒアリング調査を実施し、クルーズ船に対する意識や現在の活動状況を明らかにしていく。

(1) 調査対象地の選定と調査方法

ヒアリング調査の対象地は、北海道の中から選定する。その中で、①クルーズ船寄港実績が多い市町村、②クルーズ船実績は無いあるいは殆ど無いが寄港魅力度が高い市町村、③寄港魅力度が高い地域の漁協、④北海道のクルーズ振興を司る振興協議会、を対象に調査協力依頼を行い、10市町、1漁協、2協議会、計13団体から調査協力を得ることができた(図-6-4-1)。

具体的な調査地は以下の通りである。

①クルーズ船寄港実績が多い市町村(6市)

網走市、小樽市、函館市、室蘭市、苫小牧市、釧路市

②クルーズ船実績は無いあるいは少ないが寄港魅力度が高い市町村(1市3町)

岩内町、江差町、根室市、羅臼町

③寄港魅力度が高い地域の漁協(1漁協)

ひやま漁業協同組合

④北海道のクルーズ振興を司る振興協議会(2協議会)

函館地区クルーズ振興協議会、釧路地区クルーズ振興協議会



図-6-4-1 ヒアリング調査対象地

(2) 網走市

①調査概要

港湾名	網走港（重要港湾）
調査対象者	網走市建設港湾部港湾課港湾管理係 和田亮氏、畠中皓平氏
調査日時	2018年7月5日 10:00-12:00
調査場所	網走市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
<p>クルーズ船 着岸地点</p>	<p>網走港第4ふ頭</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-1 岸壁のゲート (SOLAS フェンス)</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-2 通常時の岸壁風景</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-3 クルーズ船着岸時の様子</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-4 クルーズ船寄港時の歓迎セレモニー</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-5 クルーズ船寄港時の様子</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>写真-6-4-6 クルーズ船出港時</p> </div> </div>		
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>第4ふ頭 1号岸壁 185m/-10.0、2号岸壁 240m/-12.0m クルーズ船寄港時は2バースを連続使用し11万トンクラスまで入港可能</p>		
<p>港までの アクセス</p>	<p>網走駅まで車で約9分</p>		
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：1994年「おせあにつくぐれいす」 外国船：2014年「サン・プリンセス」</p>		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 平成6年（1994年）におせあにつくぐれいすが寄港してから、ふじ丸、にっぽん丸、飛鳥など日本船を中心に毎年数隻の寄港がある（図-6-4-1）。
- ✓ 外国船が初めて寄港したのは平成26年（2014年）のサン・プリンセス。
- ✓ 2014年はサン・プリンセスの定点周遊クルーズがあったため寄港回数が増加。網走港に1泊していたため、周辺の飲食店などで消費が多かった。

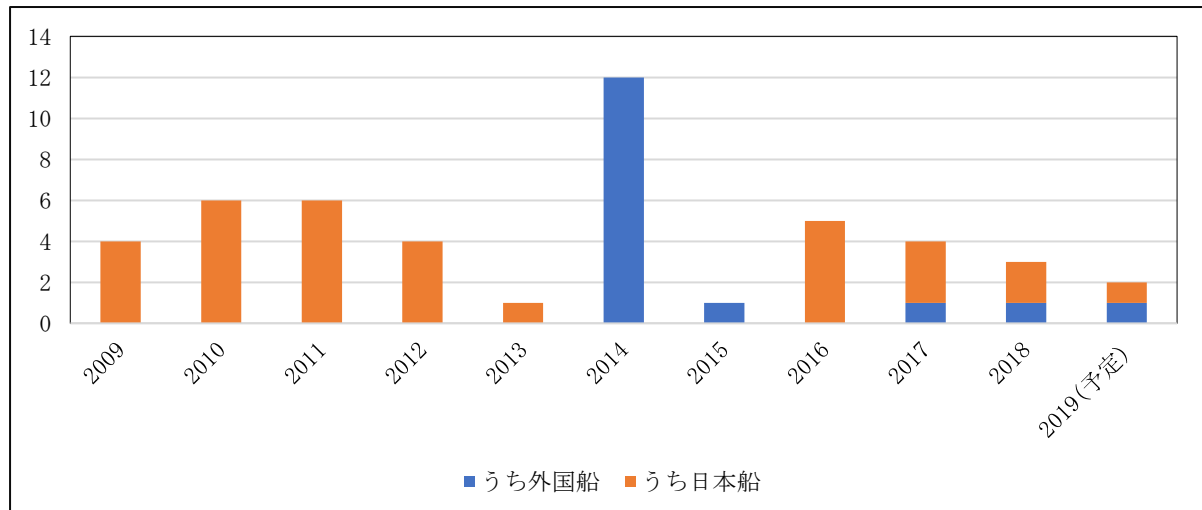


図-6-4-1 網走港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 寄港できる時期としては、5月から10月。10月中旬を過ぎると風向きが北風に変わり、うねりも強くなるため、日本海・オホーツク海を快適に航行することが難しくなる。
- ✓ 観光素材も秋を過ぎると少なくなってしまう。北海道の場合は紅葉も早いため、自然系の観光素材はあるが、時期ならではのものが少ない。
- ✓ クルーズ船の仕様としても、日本船3隻も含めて多くは寒冷地仕様になっていないため、冬場に北海道に来ることが出来ない。

3) クルーズ船から見た網走港の立地特性

- ✓ 網走は他の港から遠い場所なので、来るとしたら函館から1~2日かけるなど、行にも戻るにも日数かかってしまうという不利な点がある。
- ✓ 函館のように、本州から少し行って立寄るといった航路ではなく、北海道を周るようなクルーズ航路を造成しないと行けないため、寄港回数の大幅な増加が難しい。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ バルクをメインに取り扱っている。1日で荷役が終わるのではなく2~3日かかるため、クルーズ船の寄港と貨物船が寄港する日程を調整しないと行けない。ただし、クルーズ船の入港

予約は2、3年前から行われており、船舶代理店も貨物・旅客船同じ会社を使っている。そのため情報共有が上手く出来ており、市からも協力をお願いをしたうえで、貨物の荷主に船繰りの調整をしてもらっている。

- ✓ 予約の時期から基本的にはクルーズ船優先となるが、貨物も売り上げとしては大きな金額となるため、貨物船が入れないという状態にはできない。
- ✓ 沖合停泊も依頼があれば検討可能だが、実施したことはない。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ バルク中心なので景観面はどうしようもない面がある。2018年7月のクルーズ船入港時には、網走港から石灰石を払い出しする時期も一定程度考慮して、貨物の置き場所を代理店が調整をしている（岸壁のすぐ横に置くと貨物作業が滞るので、少し離れた場所に移動し、そこで作業をするといった調整）（写真-6-4-7、写真-6-4-8）。
- ✓ クルーズ船が着岸する岸壁に寄港している間は荷物を置かないようにしている。網走港の場合は、クルーズの船舶代理店と荷役オペレーション会社が同じなので、調整はスムーズ。
- ✓ 安全面では、貨客分離をしなければならないので、ダンプやショベルの作業は行わないように連絡はしている。ただし、貨物の作業時間は一日作業を止めるわけではない。クルーズ船が着いて、ツアーバスがある程度出払ったら作業を再開するように調整している。



写真-6-4-7 寄港時の貨物作業風景



写真-6-4-8 岸壁の奥に移動させたバルク

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 北海道クルーズ振興協議会と連携し、観光庁の「Visit Japan 地方連携事業」補助事業を活用したプロモーション活動をしている。海外にプロモーションに行く際には、北海道クルーズ振興協議会の名前で活動して、道内の各港湾と一緒に参加している。
- ✓ 2018年3月にフロリダで行われたシートレードでは、各国のブースと船会社、機器メーカーの出店だったが、アジアで行われるシートレードでは、チャーター（クルーズ船をチャーターする会社。旅行代理店などが多い。）もブースを出しているようなので、今後はそういったところからも情報収集していきたい。
- ✓ PR内容に関しては、日本船社であれば、市長を連れてトップセールスをするということが効果は大きいと思う。しかし、海外船社であるとトップ同士で話しても寄港してくれるかと言ったらそうはならない。海外船社の日本法人は、あくまでもブランドを日本に売ることが目的の会社なので、寄港地の決定権は直接持っていない。旅行代理店に対するPR活動で

は、新しいエクスカージョンの提案がメインで、海外船社や旅行代理店に対するセールスの場合には担当者レベルでの話し合いになる。

- ✓ 初寄港の船の場合には、船社に対して自治体としてどんなことができるかというヒアリングシートを送って、代理店を通じてできることはしていく。ただし、網走港に寄港した外国船は「カレドニアン・スカイ」が初めてで、その他はカーニバルクルーズ系の「サン・プリンセス」と「ダイヤモンド・プリンセス」の計3隻。寄港実績のない船社のクルーズ船が来てしまったら、どうやって対応していいのかわからないので、代理店を通じて、リクエストを聞いていきたい。
- ✓ 現在は、網走市の港湾の部署と観光の部署が連携しながらクルーズ船の受け入れ対応をしており、ファーストコンタクトは港湾の部署で、観光素材に関する資料提供などを観光の部署で行っている。現在の寄港回数程度では、市役所の中などで協力体制を構築してうまく回している。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 網走港の周辺に、魚の定置網やホタテの中間育成施設がある。そこを航行することが出来ないで、場所が変わっていないか、毎年漁協に確認をする。これは、クルーズに限らずすべての船舶が対象だが、特にトラブルになったことは今まで無い。
- ✓ 北海道クルーズ振興協議会とは密に連携しており、キーパーソンを呼んで講演をしてもらうなどしている。
- ✓ 道内の自治体同士の連携としては、シートレードには、釧路・小樽と一緒にセールスに行った。船社の方も航路を造成する場合、横浜から直接、網走といった航路は引かないので、前後の寄港地と連携して、セールスをしている。ただし、プロモーションのノウハウの共有といたことはしておらず、一定程度の情報共有のみ。特に、釧路の場合は、背後の観光地も被ってくるので、連携していこうというのが今のスタンスである。また、室蘭の場合は海外に単独でプロモーションしているので、道内でもそれぞれの自治体で戦略が異なる。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 入港料や岸壁使用料がクルーズ船入港の際に発生するが、現在のところは定価で徴収している。今後、減免措置を検討するかもしれない。入港料に関しては、港湾区域内に船が入ったら、1回何円、岸壁使用料に関しては、船のトン数に応じて何円というようになっている。
- ✓ 給水料については、通常は原価の1.5割増しで販売しているが、クルーズ船に対しては原価で給水をしている。
- ✓ 重要港湾では、入港料は全国同じ金額。減免措置を実施している港もあると思うが、船社側は、この部分のコスト削減は重要ではないと考えているようである。それよりも周辺にどれだけ魅力的な観光地があるかが重要なファクターであると思う。入港料等の金額の大小の要素は船社としても、そこまで優先順位は高くないと感じる。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 日本船の場合、岸壁にテントを設けてB級グルメを振る舞っている。ダイヤモンド・プリンセスだと、多い時には2000人程の乗客が乗っているため、食数が用意できない。そのため、日本船のみ振る舞いを実施している。
- ✓ お土産や物産販売を地元の会社に頼んで、プレハブやテントで売っている。これは外国船でも実施しており、すごい売り上げになっている。物産に関しては、市が知っている業者に依頼しており、これは道の駅に入っている業者なので、道の駅で売っているものと被らないものを売るように要望している（写真-6-4-9）。
- ✓ 入港セレモニーに関しては、参加者が30人程度。多くは市の関係者で、岸壁で市長と船側の重役がセレモニーを行う場合と、船内で表敬訪問するという形の2パターン。特にルールを決めているわけではないが、他の港では初入港の船しかセレモニーをしないと聞いたこともあるため、今年から表敬訪問という形に変えた。
- ✓ 寄港中の見学者は、天気が良くてセレモニーをやっていれば結構いる。他の港であれば、ブラスバンドをやる等しているが、網走港の場合は、ツアーで知床に行く人が多く、着岸したらずぐにツアーに出たいというのもある。そのため、出港の際にはアトラクションを行うが、入港ではやらない。出港時には、寄港時間を広報誌やHPで周知しているので、船によっては100人くらい来ることもある（写真-6-4-10）。
- ✓ 2018年に東京農業大学オホーツクキャンパスの英語に興味がある学生や留学生にお願いをして、総合案内所や観光案内所で英語ボランティアを実施した。初めて実施したのでオペレーションがうまくいかず、今後改善しながら継続したい。
- ✓ 外国船のCIQはすべて船内で対応している。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ クルーズ船客も含めた網走全体の観光は10月から12月が閑散期。冬場の1月から3月はオーロラ観光でインバウンドもかなり見込める。よって、冬場の2月と夏場の7月、8月には観光客が多い時期となる。
- ✓ 知床が世界自然遺産に登録されたことで、クルーズ船に乗って網走に来て、ツアーで知床に行く人が多い。乗客は船ならば知床に行くのに便利だという感覚はあり、そこが注目された点である。
- ✓ カジュアル船とラグジュアリー船でエクスカージョンが異なり、ダイヤモンド・プリンセスでは、バスに乗って、300人くらいの大人数で、どこかに行く。カレドニアン・スカイであれば20人くらいの少人数でできるツアーが組まれる。欧米系の人には、地元の人との交流について評判が良く、具体的にはアイヌ文化の方との交流があった。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 岸壁が広いので観光バスは100台くらい停められる。
- ✓ シャトルバスについては、船社のオーダーを聞いた上で観光拠点である道の駅と岸壁を結ぶ

シャトルバスを市が手配している。船社側でシャトルバスを出している場合は、市はノータッチ。船社がシャトルバスを出さない場合には、ツアーに参加しないフリー客の利便性向上のために出しているが、フリー客が数十人程度であれば、ほとんど乗らないので出さない。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 観光バス1台のチャーターで10万円くらいかかるので、10台借りたとすれば、1回の寄港でバス会社は100万円売り上げる。他にも、お土産、拝観料、タクシーなどが消費として挙げられ、1回の受け入れ準備に200万円程度のお金を使ったとしても、市内での消費額が1000万円あれば経済効果はプラスだと判断できる。特に、市内のタクシーは30台くらいしかないが、クルーズが寄港すれば、それが全部岸壁に来るので、良い効果が生まれていると思う。
- ✓ サン・プリンセスでは1泊してくれていたということもあり、クルーが夜に飲みに行くといったことや、買い物をするということもあったので、飲食店などでの経済効果は大きかった。通常の場合は、半日しか滞在しないので、これ程の消費にはつながらない。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ タクシーは営業エリアの制約があるので、他地域から配車することが出来ない。そのため、クルーズ寄港時には足りなくなる。また、寄港回数が年に2回や5回といったように、まばらで少ないと、観光施設や土産屋の経済効果としても、瞬間的なものにしかない。10回くらいある程度定期的な寄港がないと、観光業界に与えるインパクトとしては小さくなってしまう。
- ✓ 外国船であると、3分の1くらいが外国人なので、外国語への対応や、Wi-Fi設備、キャッシュレス対応といったインバウンド対策が町の商店では不十分。これはクルーズに限った話ではないが、解決していかなければならない課題である。
- ✓ 入港シミュレーションなどで、投資している金額に、入港料等の収入に見合っているかと言われれば見合わない。元々、網走港の港湾計画では日本船で一番大きい飛鳥IIにあわせて5万トンまでを想定した入港シミュレーションをしていたが、サン・プリンセス(77,441トン)の場合は、それを超えてしまうため、海上保安署から新たな入港シミュレーションと安全基準を作るように求められた。この入港シミュレーションにかかる費用が、3000万円くらいで、一部補助も入るが、多くは市の負担となった。想定する船のサイズは、サン・プリンセスが寄港した翌年(2015年)にダイヤモンド・プリンセス(115,875トン)にあわせて、11万トンクラスでシミュレーションをした。基本的には、シミュレーションしたトン数の船以下のサイズであれば入港可能となる。

14) 今後の目標

- ✓ 日本船社は3隻あるので、それぞれ年1回程度来てもらいたい。その他、ダイヤモンド・プリンセスを含めて、外国船が5,6回程度来てほしいというのが目標。過去に一番寄港回数が多かった年が12回で、予算的にもこのくらいの回数が限界かと思っている。受け入れれば受

け入れるだけ予算がかかってくるのでコストを含めると年10回くらいが目標。北海道に寄港できる6月～9月の4か月の間で2週間に1回くらい寄港してもらえたらよい。

15) その他

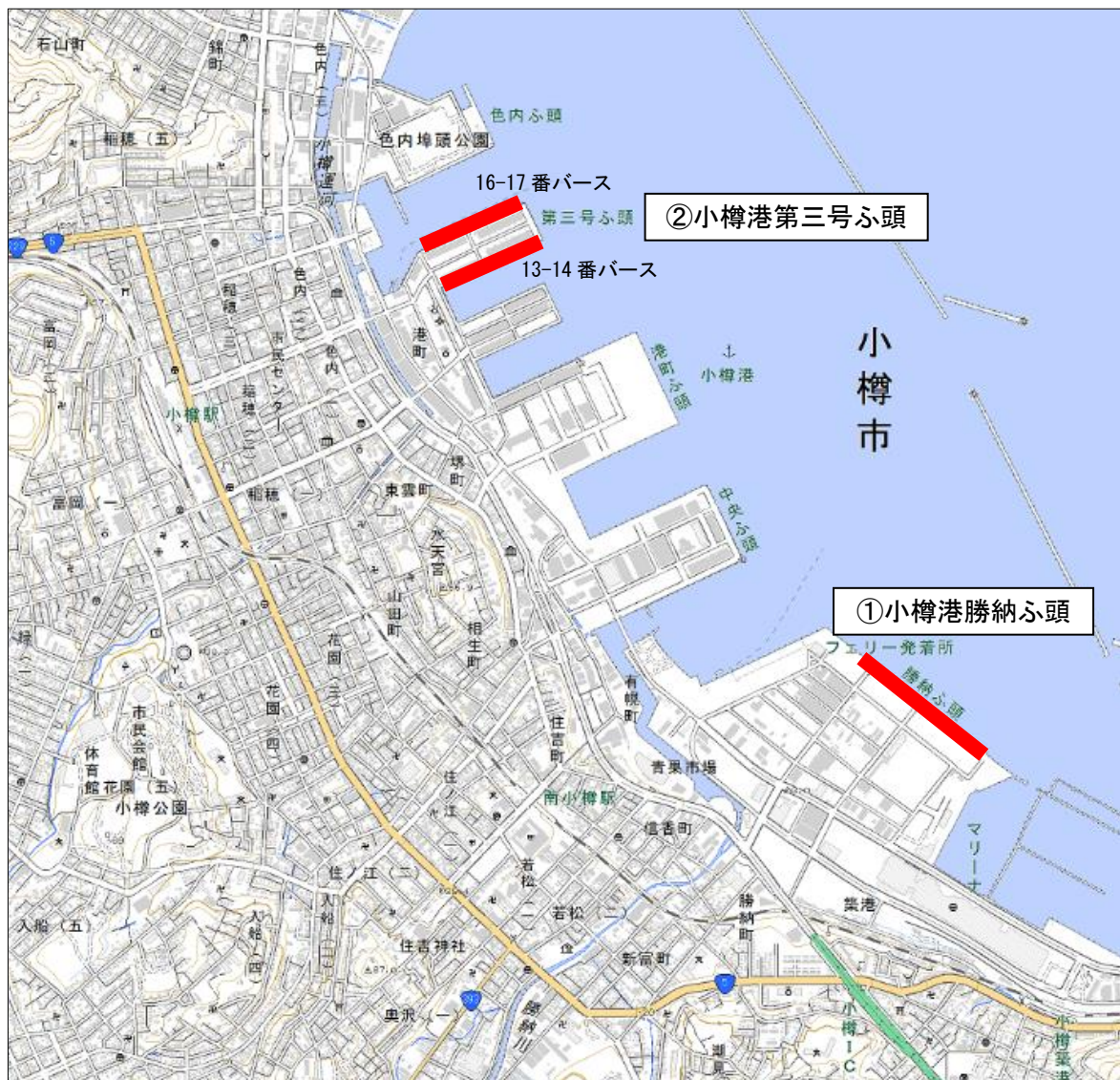
- ✓ カボタージュ規制の関係で、「ダイヤモンド・プリンセス」等の外国船は一度、ロシアのコルサコフに行くことになる。その場合は、網走港が出入国港になることが多いため、CIQを実施しないとしない。網走の場合は旅客ターミナルを有していないため、CIQは船内で行うこととなるが、その場合は、船が着岸してから、入管の職員が船に乗り込んで、ラウンジなどに機械を広げてといったことをするため、時間がかかる。なので、今年、国交省の補助金を使って、テントを買い、テントをCIQブースにすることで、時間短縮を図る。基本的には、網走港は貨物併用岸壁なので、旅客ターミナルやバースの整備といったものはできないので、このような対応となる。
- ✓ カボタージュ規制によって、海外にワンタッチする際に、出国と入国をすることになるため、CIQを2度受けないとしない。さらに、日本発着クルーズであれば、フライ&クルーズで空港でもすでにCIQを受けているため、何度も同じような審査をする必要はないのではないかと考えている。大型船であると全員のCIQを終えるのに3から4時間かかってしまい、観光する時間が減ってしまうので、簡素化したいと考えている。また、カボタージュ規制についても、海外では、3万トン以下の船は規制の適用外といった制度もあるので、同じような制度を日本でも導入したらいいのではないかと考えている。

(3) 小樽市








①調査概要

港湾名	小樽港（重要港湾）
調査対象者	小樽市役所産業港湾部港湾室港湾振興課 主査 近藤玲司氏
調査日時	2019年3月5日 09:00-11:00
調査場所	小樽市港湾室（株式会社小樽観光振興公社建物内）

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
<p>クルーズ船 着岸地点</p>	①勝納ふ頭		
			
	写真-6-4-9 着岸地点		写真-6-4-10 着岸地点 2
			
	写真-6-4-11 SOLAS フェンス		写真-6-4-12 勝納ふ頭寄港時の様子 (小樽市提供)
	②第3号ふ頭		
			
	写真-6-4-13 着岸地点 (13-14 番バス)		写真-6-4-14 着岸地点 (16-17 番バス)
			
写真-6-4-15 ふ頭内車両通行地点		写真-6-4-16 16-17 番バス寄港時	

岸壁長さ/水深	①勝納ふ頭：2-3 番バース 370m/-10.0m 実績は11万トンまで。スペックとしては13万トン級まで入港可能 ②第3ふ頭：13-14番バース 344m (157m+187m) /-9.0m 16-17番バース 362m (194m+168m) /-10.0m クルーズ船寄港時は2バースを連続使用し13万トンクラスまで入港可能
港までのアクセス	①勝納ふ頭：市街地まで徒歩約20分、小樽築港駅まで徒歩約15分 ②第3ふ頭：市街地まで徒歩約5分、小樽駅まで徒歩約15分
クルーズ船初寄港年	記録上は日本船、外国船共に1991年 ただし、1970年代から寄港はしていた模様。

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 初寄港の時期については、小樽市としても把握していない。港湾の統計資料上は、商船と漁船、内航船と外航船という仕切りになっていて、客船はない。客船の категорияがないため、特定が難しい。
- ✓ 確認できる資料として一番古いのは、平成3年(1991年)の小樽市の港湾計画資料。この当時に小樽市が外航客船の寄港数が全国で4位となっており、40~50回の寄港があった。内訳はロシアからの客船が最も多く、当時ロシアから日本に盛んに遊びに来ていたようである。
- ✓ 正確な資料は無いが、1970年代から寄港はあった模様。
- ✓ 以前より北海道内での寄港回数は小樽港が1位を継続してきたが、2017年、2018年は函館港に抜かれた(函館港は2017年28回、2018年27回、2019年52回を予定)。感覚的に、寄港地が南の方に増えていると感じている(図-6-4-2)。
- ✓ 特に固定の船社が多く寄港しているわけではなく、様々な船社が利用している。
- ✓ 岸壁は5万トン以下が第3ふ頭、それ以上は勝納ふ頭に着岸する。第3ふ頭には2隻は入れるので、最大3隻同時に入港できる。

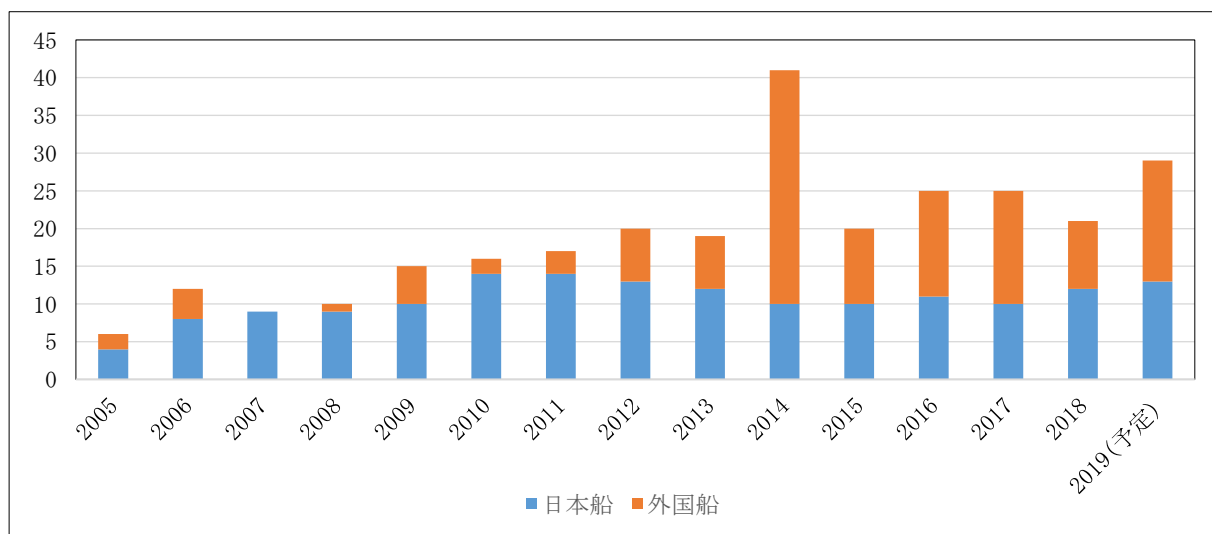


図-6-4-2 小樽港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 4月後半～10月頭が寄港のシーズン。基本的には冬場は避けられる。
- ✓ 以前、クルーズ船社から11月に寄港したいという連絡があった。もしかしたら雪が降りますと伝えると、ちょっとやめますと言われる。客室にあるベランダ等も南国仕様でできているため、雪が積もると破損する恐れがあり避けられる。

3) クルーズ船から見た小樽港の立地特性

- ✓ 位置的に太平洋を横断してきて最初に寄りたい位置にあるため、昔から太平洋横断の客船が入っている。
- ✓ 小樽が北海道の中で一番強いのが新千歳空港とのアクセス。快速電車が15分～30分間隔で走っており、空港から約70分で到着する。高速道路もあり、バスであれば電車よりさらに早く着くという利点がある。元々、成田・羽田と新千歳は世界一便数が多いといわれており、これを使って国内初のフライ&クルーズも実現した（飛んでクルーズ北海道）。
- ✓ 飛んでクルーズ北海道は2019年で14年目となる。北海道の後に飛んでクルーズ九州と派生し、そこに目を着けてプリンセスクルーズが同じように北海道に来るようになった。
- ✓ 前後の港を見ると、殆どがペトロパブロフスクなどロシアや太平洋を渡ってきている。これらの船が空港に近い小樽港でターンアラウンドを行っている。
- ✓ 函館は競合相手と思われがちだが、実は全く違う。太平洋を渡ってくる船が小樽の主流なので、航路的に別ルート。どちらかというとならぬ方が競合。釧路もポートセールスしているので、釧路に入ると小樽まで来てくれない恐れがある。ただ、釧路は空港が遠いのでターンアラウンドはできないと思う。

4) 通常時の岸壁利用態勢

- ✓ 貨物ふ頭として利用している。第3ふ頭には倉庫もあり貨物を優先して利用。現在の30回程度の寄港であれば調整に問題はない。
- ✓ 港の色んなインフラ業者（綱取り、タグボート等）は物流だけでは仕事が少ない。これらを維持していくためにも客船がないとだめで、共存が必要。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 現状としては特に問題は生じていない。
- ✓ 第3ふ頭については16-17番バースを工事しており、水深を10mまで掘り下げ、13万トン級まで寄港できるようにする予定。
- ✓ 現在ある倉庫群については、今ある上屋を改装し、ターミナルに転用することも計画している。船社に聞くと、ターミナルは導線作られて使いづらくなるので、自由な空間にパーテーションで区切るような施設にする予定。初期の段階では上屋を補修して中を自由に使える感じを考えている。ただし、倉庫自体は現在も使っているため、移転を考えなければならない。ただし、冬場はクルーズ船が寄港しないので、専用岸壁ではなく、一般の共用岸壁として整

備することになる。現状では2021年ごろに整備を開始する予定。

- ✓ 岸壁からの景観ではないが、小樽駅からの景色を良くするため、10年ほど前に港から駅の間にあった歩道橋を撤去、街路樹などもセットバックし、駅から船が見えるようにした。

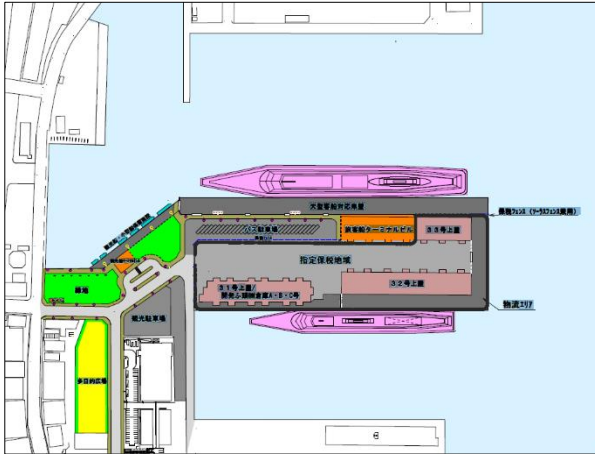


図-6-4-3 現在の第3ふ頭配置図 (小樽市提供)

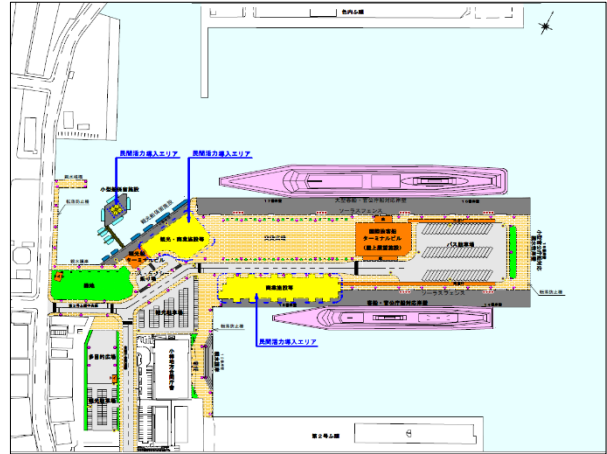


図-6-4-4 第3ふ頭の整備計画図 (46)



写真-6-4-17 小樽駅からの風景
(小樽市提供)



写真-6-4-18 第3ふ頭寄港時の風景
(小樽市提供)

6) 誘致活動状況、船社からの要望

- ✓ 元々は貨物船のポートセールスから始まった。商船三井などを誘致するため東京へ行った際に、合わせて日本のクルーズ船に対するポートセールスも行っていた。
- ✓ 外航客船については平成25年(2013年)4月から。全国的にクルーズ船の寄港回数が増えてきたことや、プリンセスクルーズの定点クルーズが2014年に始まることきっかけ。元々貨物も含めてポートセールスをやっていた小樽貿易振興協議会から独立し、クルーズ推進協議会を設立、クルーズ船に特化したポートセールスを展開し始めた。
- ✓ ポートセールスは海外にもいくが、係員レベルで。市長が行けば意味があるかもしれないが、部長クラスが行ったとしても商談になってしまい、対応ができなくなる。
- ✓ フロリダで開催されるシートレードという世界最大の見本市にずっと参加している。日本の各港がまだあまり参加していない時期から伏木富山港や舞鶴港と一緒に参加してきた。しかし、今は日本中の港が来ているため、日本のブースでぐちゃぐちゃしており、小樽だけを船社にアピールすることが難しくなってきた。そのため、今年からは参加せず、ダイレクトに船社へPRしに行くことにした。
- ✓ 訪れる船社は、小樽への寄港が多い船社にしている。なぜ小樽を選んでいるのか、継続して

くれるのか等、船社が何を考えているかを把握することも目的。今後一番のお客さんになってもらえる船社の要望に合わせて港の整備をしていきたい。

- ✓ 船社からの要望で最も多いのは港湾使用料が安くないかということ。
- ✓ 港からのエクスカージョン（オプションツアー）などを手配する旅行代理店の場合は、おもてなしに関することや、シャトルバスについて聞かれる。船社から直接おもてなし面について聞かれることはない。
- ✓ 冬になりクルーズのシーズンが終わると、小樽市や周辺地域の観光協会、ホテル業界、酒造の人などを連れて東京でプロモーションを行う。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 秋田港、伏木富山港、舞鶴港、境港と連携している。メインで行っているのは船社のキーパーソンを呼ぶ招聘事業。様々な港でキーパーソンの招聘は行われているが、必ず「1港のために行かないよ、行くなら何港も見せてよ」と言われる。もちろん呼ぶにもビジネスクラスを使うので、飛行機代だけで100万超えになるため、5つの港で協力・分割して呼んでいる。環日本海のように近い港同士だと喧嘩になるが、ちょうど利害関係がない距離感で協力している。いわゆるワンナイトで移動できる距離で連携すると提案しやすい。
- ✓ きっかけは、2011年に国交省が日本海側の外航クルーズの拠点港に小樽港と伏木富山港と舞鶴港の3港を選定し、その時に拠点港の指定をしたのだから何かやりなさいと指導があり、2012年から設置された。
- ✓ 北海道クルーズ振興協議会もあるが、あまり強固ではない。先の5港連携は各港負担金を収めているので強固な感じになった。北海道クルーズ振興協議会は負担金があるわけではなく、運輸局の予算で行っているが、予算も限られている。また、北海道内の近い港同士となると、取り合いも出てくる。実際に行っていることは、クルーズに関する会議が中心で、大きな事業ではない。一緒に海外へポートセールスに行くような取り組みもあるが、結局費用は自分たちで持つと言われるので、利用しづらい。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ やっていない。フェリー等で就航何十周年記念といったお祝いで一回だけ、ということであれば過去にある。初入港記念の減免もなし。
- ✓ 特定のところだけ減免すると他社との信頼関係もあるため、やるなら全部する必要がある。
- ✓ ただ、本州のように港湾管理者が県ではなく、小樽市が管理しており、少ない人口の財政規模で港を管理するため使用料の減免はできない。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 小樽港クルーズ推進協議会（実態は市）が事務局を担当している小樽クルーズ船歓迎クラブが見送りなどを実施。登録メンバーは600名ほどだが、実際に集まるのは20～30名。
- ✓ お見送りする気持ちで参加しているか、船が見たくて参加しているか、というところでは、

船を見たくて来る人の方が多いため、寄港回数が増えるほど人は少なくなってしまう。

- ✓ 見送りは旗振り、手振り。そのほか出港時に太鼓やダンスを行う。メインは「うしお太鼓」。うしお祭の保存会が中高生メイン毎回必ず出港時にやってくれる。2019年も30回来る予定だが、恐らく全て実施してもらえる。
- ✓ 勝納ふ頭では、ダイヤモンドプリンセスが夜21時出港だった際に岸壁で屋台を出した。小樽市内は夜になるとほとんど店が閉まってしまうため、岸壁に帰ってきてからビールを飲めたり、海鮮を食べられたりするお店を設けたら好評だった。当初は街中の営業をその日だけ遅らせられないか考えたが、岸壁でお店を出すほうが現実的だった。観光協会に出店は任せ、余市など周辺からも来てもらった。すごく売れたのがホタテの浜焼き（1個300円）。特に外国人に人気で、多い人は10皿くらい食べていた。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ ツアーバスの行き先は7割くらいが小樽市内。
- ✓ 昔は高速道路で小樽から旭川や旭山動物園、白老のアイヌ民族関連施設までも行っていた。ただ、最近は高速バスの事故が全国で多発して規制が厳しくなり、距離の規制などが出てきたので行かなくなった。札幌か遠くて積丹に行き、最後は小樽に寄ってお土産を買う時間を与える旅行会社が多く7~8割のツアーは必ず小樽に絡んでくる。
- ✓ 小樽の観光客はクルーズ以外も併せて年間800万人も来るため、2000人クラスの船が寄港しても一般客と混ざってあまり目立たず、賑わっているかわからない。普段より西洋人が多いかなと感じるくらい。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 民間バス会社が勝納ふ頭のフェリーターミナルから市内までの臨時便を出している（市内まで220円）。通常時もバスは出ているが、1時間に1本なので、それを15分間隔にしてもらおう。ただし、バス会社が採算を取れるのが条件で、市からはお金を出していない。船によってはほとんどのお客さんがオプションツアーに参加するので、その場合は走らせない。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 食材の積込ができる。飛んでクルーズ北海道は小樽から5~6回発着する。クルーズ自体が北海道の食材を食べさせるというコンセプトであるため、小樽港で食材を積むそのため経済効果も大きい。船舶専用の食糧卸会社が担うが、昔は貨物船でも船にいっぱい食材積み込むから潤っていたが、今は船員たちが自分でカップラーメンを買って積んで食べる時代になったので、船舶用の食材の会社の仕事がなくなっている。道内でも企業数が減っており、小樽でも一社しかないが、室蘭とかにも仕事に行っており、客船がなくなると、こういう会社も成り立たない。そのため、客船はすごく大切。
- ✓ 積み込む食材も小樽近郊の食材で、野菜、魚などを積んでくれるため、一次産業まで潤う。ここで加工品を積むのとは大きく異なり、個々の経済効果に繋がっている。ただし、外国船

はあまり積んでいかない。大型船はほとんど韓国から仕入れている。小樽でサンプリンセスが来た時もあまり食材は積んでいなかった。一方、太平洋を渡ってくるラグジュアリー船がバンクーバーのほうから真っ直ぐ小樽に入港すると食べ物も積み込む。ただ、横浜と小樽で競っており、負けると横浜から持っていき、勝てば小樽から大量に積み込む。

- ✓ 小樽港は貨物船が減っており、網取り業者や水先案内人などは客船が来なくなると仕事がなくなってしまう可能性もある。港のインフラを維持するためにもクルーズ船の誘致は大切。
- ✓ クルーズの買い物もよく見かけ、岸壁から歩いてショッピングモールやスーパーに向かっている。ただ、カップラーメンなど少額のものが多い印象。
- ✓ 小樽発着クルーズの場合、特に外国人は前泊している。ただ、小樽よりは札幌が多い。
- ✓ ダイヤモンドプリンセスは世界 38 か国に行っているため、全世界への発信力が大きい。同じくらいの宣伝をしようとするのと相当なお金がかかるが、あの船一回来るだけで世界中に発信されるので、その効果は絶大だと常に思っている。
- ✓ JR 小樽駅から港までの景色を良くしたことで、船が入った時は一般の人も含め、小樽に来たお客さんがすごく喜んでくれる。写真も撮っているのだから、船社にはできるだけ船首を駅側に向けるようお願いしをしている。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 観光庁はクルーズ船客が 1 日 3 万円ほど使うというデータを出しているが、小樽では 1 万円も行かない。平成 29 年度に国交省が小樽港でも調査したが、その時は 8000 円程度だった。
- ✓ 一部の市民からは、お金をかけてまで誘致する必要があるのかという疑問を抱いている人もいる。また、警備員などセキュリティはきちんと入れる必要がある。それだけでも 1 回の寄港で数十万、10 回来ると数百万の予算が必要になってしまう。
- ✓ 中国系の大きな船が来ると人があふれることもあり、一般のお客さんが遊べなくなってしまう。しかし、中国の情勢が変わりクルーズが来なくなっても、一度来なくなってしまった一般のお客さんを戻すのも難しい。
- ✓ 他の港の人員配置を知らないが、市職員 1 人で年間 30 回の寄港を回すのは厳しい。

14) 今後の目標

- ✓ 市としての目標は掲げていない。いっぱい入れてしまうと貨物船との問題も生じる。
- ✓ 誘致や対応費用は税金であるため、爆発的に寄港数が増えると予算面で対応が困難になる。

15) その他

- ✓ 発着港として使われると、港へ行く船客で陸上交通が混雑する恐れもあるが、小樽港の場合は問題となっていなかった。日本船社の場合は電車で来る人もいるが、外国船社に乗る人は札幌からバスで来るものがほとんど。
- ✓ 本州は県が誘致、市がおもてなしなど、役割分担できている場所もあり、財力も人材も多いので羨ましい。

(4) 岩内町

①調査概要

港湾名	岩内港（地方港湾）
調査対象者	岩内町建設水道部建設住宅課 係長 小田英明氏
調査日時	2019年3月5日 15:00-16:00
調査場所	岩内町役場

②クルーズ船の停泊予定場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし(旧フェリー岸壁あり)	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	岩内港新港東ふ頭   写真-6-4-19 旧フェリー乗り場跡 写真-6-4-20 ふ頭の様子   写真-6-4-21 岸壁に残る防舷材 写真-6-4-22 岸壁からの景観		
岸壁長さ/水深	266m/-8.0m		
港までの アクセス	岩内町中心地まで車で約5分、JR小樽駅まで車で約90分		
クルーズ船 初寄港年	1998年飛鳥 2019年10月にぱしふいっくびいなすが2000年以來の寄港		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 1998年(平成10年)飛鳥、2000年(平成12年)のにつぼん丸以降、寄港実績は無い。2018年に荒天で急遽スーパーヨットが寄港したことはある。
- ✓ フェリーが1999年(平成11年)に廃止となって、その岸壁を使用。
- ✓ 2019年10月の初寄港については、2017年8月に小樽のノーススタートランスポート(船舶代理店)の海運営業部コンテナ営業チームから2018年か2019年に寄港を考えているので岩内港について教えて欲しいと問い合わせがあった。
- ✓ それから水深や環境等々を連絡し合い、岩内に寄港できるという判断のもと、2019年10月に寄港したいという連絡が2019年10月(約半年前)にあった。
- ✓ 寄港する真意は不明だが、一般的な寄港地はお客さん飽きているので、たまには違う所もと

いう考えももしかしたらあるかもしれない。

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 旧フェリーふ頭は本当に何も使っていないので、クルーズ船はいつ来ても大丈夫。

3) クルーズ船から見た岩内港の立地特性

- ✓ 岩内は海もあって山もある。スキー場やオートキャンプ場ということで、スキー場も海を見ながら滑れるので資源としては素晴らしいものを持っている。
- ✓ 積丹半島のナマコや魚介類は中国人に人気。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 元々フェリー用ふ頭だったので特になし。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 元々フェリー用ふ頭だったので特になし。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 誘致活動は行ってこなかった。今後行いたいという意思はある。
- ✓ 町役場に企業誘致担当という部署がある。企業誘致担当は岩内に企業を連れてくるというセクションで、岩内工業団地という港に隣接している工業団地に企業が来て欲しいというのをメインに行っている。それと同時に船の関係だとか、ポートセールスも含まれている。そういったところの活動が今回の寄港に実を結んだかもしれない。
- ✓ 今回の寄港は代理店が間にあり、船社とは特に話し合いはしていない。
- ✓ 他の日本船社からも問い合わせはない。クルーズ船よりも作業船とかからの問い合わせがある。最近では近くの寿都町の風力発電に関連して、風車を海上輸送して岩内から陸送輸送で寿都まで運びたいという問い合わせはあった。物流の問い合わせが主。
- ✓ 船舶代理店とのやり取りは小田氏。歓迎のセレモニーをやるのはこれから観光担当と詰める予定。
- ✓ 代理店から観光に関する話はなかった。もしかしたら別のルートで調査しているかもしれない。ツアーとか見たら、歴史をたどる旅だとか、そういったところを企画しているところなので、また別のルートで情報を収集してツアーを組んだ可能性はあると思う。
- ✓ 北海道は自然鑑賞と文化体験と温泉地巡りのニーズが高い。岩内は自然鑑賞では素晴らしいものがあるし、文化体験ではインバウンドの事業をやっていて、お寺巡りや昔の遊びのツアーを組んでいる。温泉地巡りも山の方に行けば立派な温泉がある。温泉付きの旅館などある。そこをPRする。ただ、原発の存在がマイナス。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 寄港する話は漁協などにしたが、協力してくれるかはこれから協議していくところ。
- ✓ 港からの観光については近隣市町村と連携することになると思う。ガンヨウカ町村と言って、岩内町、共和町、泊村、神恵内村で共同イベントとかをする。それぞれの特徴で岩内は漁業、協和や神恵内は農業が盛んなので、それらを持ち寄ってイベントをしているので、その開催も視野に入れた方がいいのかなと考えている。
- ✓ 札幌にある国交省の港湾行政課で港の制度や、悩みに対するアイデアなどを相談できる。クルーズ船の誘致は別かもしれないが、道内の色々な港の情報を持っているので情報を貰いに行く。クルーズ振興協議会とは別。本州の情報も取り入れようとすればできるのだろうが、担当者のやる気の問題というか、どこまで調べればいいのかもわからないのが現状。やみくもに調べても時間の無駄なので、何かポイントを絞って探せばいいなとは思う。
- ✓ 寄港の予定の周知について、町の防災無線は毎日朝昼晩放送があり、日々のイベント等も放送しているので、そういったところで町民に周知できるのかなと考えている。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 特になし。一般の船と同じ扱い。
- ✓ 給水施設はあるので対応可能だが、水道料金は頂く。
- ✓ そもそも岩内の使用料は安すぎた。例えると岩内は他の港の四分の一しか貰っていないことが分かった。増税もあるので2020年度から上げようという話にはなっている。港の使用料のみではなく、公園の使用料やお家の使用料も上げていこうと取り組んでいる。

9) 岸壁でのおもてなし状況、整備状況

- ✓ クルーズ船が来るからといって特別な対応、例えば整備をするといったことは考えていない。ただ、港全体を見渡せば老朽化がかなり進んでいるので、国の事業を使って老朽化対策ということで港の整備を計画している。クルーズ船の着岸地点は計画から外れているので、クルーズ船が来るからといってなにか整備をするといったことは考えていない。
- ✓ 釣り人客や越波で溜まったゴミの清掃は最低限行っていきたい。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ ツアーでは岩内町内の寺を回るルートが組まれていた。
- ✓ クルーズではないが、スキー場は、前は町のものだったが2年前に買い取った。それがきっかけで岩内に欧米系の外国人観光客が来るようになった。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 去年ロシアのスーパーヨットAが台風で急遽寄港したときは40~50人だったと思うが、急遽だったので対応しきれなかった。船に乗っていた方々はタクシーに乗って町に出た。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ スーパーヨットが寄港した際は、港が賑わって町内の方が見に来てとてもいいことだと感じた。買い物もしてくれるので町にお金を落とすとしてくれ、とてもいいことだなと感じた。クルーズ船にも期待したい。
- ✓ クルーズ船の寄港時は、港が賑わうってところがいいのかなと思う。普段、岩内港には人がなかなか行っていないと思う。岩内の町民の方に港を知ってもらい、大事にしてほしいと思う。クルーズ船が来た時に見に来るとか。
- ✓ 外からの効果としては、もちろん町にお金を落とすのが一番だが、まずは港を知ってもらえるのがいいメリット。東京とか行ったときに、「岩内ってどこですか」って言われるので、みなさんに岩内を知ってもらいたい。

13) 誘致活動を行うにあたって生じている課題

- ✓ 誘致活動についてノウハウだとかそういったものが正直ない。役場の悪いところで人事異動なんかで、ようやく港に慣れたなといったとき異動になったりするので、なかなかそこまで漕ぎつけない感じではある。
- ✓ 寄港準備が年度をまたぎそうな場合、4月になり人事の体制がしっかり整ってからがっちり始めると無駄のない準備ができると思うので、3月中は何もしない。
- ✓ 4月に担当者が異動になるかもしれないし、まずは年度初めにどういう風にやっていくか考えるが、そこから10月まではあつという間。その前も今年初めて行う岩内港防災訓練(国・道・岩内町合同)や、7月には白山という作業船が寄港し一般公開する予定がある。それらの準備とかもあるのでなかなかスケジュールは難しい。
- ✓ 他の自治体がどのようにやっているかを参考にしなければいけないと思う。そういった情報があれば欲しい。事例を教えてもらえればやりやすいのではないかと思う。なかなか他の自治体が行っていることがわからない。
- ✓ 他の自治体と話すこともあるが、雑談程度、例えば会議だとかセミナーで道内の港の担当者が集まる機会はあるが、やっぱり皆さん同じような感じで、なかなか難しいんだよねという話になってしまう。小樽港や函館港の担当者と以前話したことがあるが、比較にならない。教えてもらっているが、うちでは無理だなというのが結構ある。道内しか見ていないが、全国に視野を広げたら参考になることもあるかと思うが、それを探す機会や時間がない。
- ✓ 寄港頻度が少なく、久々で、小田氏にとっては初めての体験なので、相手を不快な思いをさせないことに一番気を遣う。せっかく来て嫌な思いをして帰るのは避けたい。町民の方も皆さん協力していただければ良い。

14) 今後の目標

- ✓ 特に信頼ある会社だったら国内海外問わず来てもらえたらと担当レベルで考えている。岩内は田舎なので、メガヨットが来た時にロシアの方が悪いことをしに来たのではと役場に苦情が来た。

- ✓ 旧フェリーふ頭は本当に何も使っていないので、クルーズ船はいつ来ても大丈夫な状況ではある。寄港回数は多ければ多いほど良いと思う。10年に1度、5年に1度とかじゃなく、1週間に1回や1か月に1回でもいいよという勢いで考えてはいる。寄港時のイベントなどはできなくなる可能性はあるが、来てくれればそれぞれでよいと思う。

15) その他

- ✓ 漁業者について、岩内港は漁港区ではない。漁業者がこちらにきてなにかをするっていうのはないので、クルーズ船やメガヨット来た時にも意見はなかった。
- ✓ 沖合停泊についても、船社側が可能なのであれば、町としては実施可能。

(5) 江差町



①調査概要

港湾名	江差港（地方港湾）
調査対象者	江差町役場追分観光課観光係 上田浩己氏
調査日時	2018年3月13日 14:00-15:30
調査場所	江差町役場

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	沖合錨泊し通船による乗船		
	 <p>写真-6-4-23 沖合停泊中のつつぽん丸</p>	 <p>写真-6-4-24 錨泊地点</p>	

		
	<p>写真-6-4-25 通船への乗船風景</p>	<p>写真-6-4-26 通船からの上陸風景</p>
		
	<p>写真-6-4-27 通船の着岸地点</p>	<p>写真-6-4-28 通船着岸地点の通常時 (奥尻フェリー乗り場)</p>
		
	<p>写真-6-4-29 船社の案内所</p>	<p>写真-6-4-30 ツアーバス待機場</p>
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>沖合錨泊</p>	
<p>港までの アクセス</p>	<p>上陸地点から函館バス江差営業所まで車で7分、市街地まで徒歩約3分</p>	
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：2014年「にっぽん丸」 外国船：寄港実績なし</p>	

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 江差港におけるクルーズ船の寄港実績は、2014年と2018年5月の2回のみで、共ににっぽん丸が寄港し、その他のクルーズ船の寄港実績はない。
- ✓ 江差港の規格上、にっぽん丸(2.2万トン)では港内に入ることが出来ないため、船は沖合に停泊させて、乗客は通船によって上陸する。

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 江差港周辺は冬場（特に1～3月）には、風が強く海もうねるため、冬場のクルーズ船寄港は難しい。

3) クルーズ船から見た江差港の立地特性

- ✓ 寄港実績が少ないため、不明。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 通船の着岸地点は、通常フェリーが使用している。そのため、フェリー寄港時に通船は着岸できないので、通船の時間を調整している。

5) フェリー岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 特になし。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 江差町単体では行っていないが、函館地区クルーズ振興協議会に加盟し、協議会と連携したPR活動は行っている。
- ✓ 2014年、2018年のクルーズ船寄港は誘致の結果ではなく、クルーズ船社から寄港したいといった問い合わせがあった。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 2014年の受け入れの際には、クルーズ船は寄港することが事前に分かっているため、漁協の女性部等、関係団体と受け入れるにあたっての会議を役場で実施した。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 入港料や岸壁使用料は全額免除。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 市長自ら岸壁で出迎え、歓迎幕を掲示している。



写真-6-4-31 岸壁での出迎え

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 寄港時間が限られているので、シャトルバスを利用する人は町内を巡っているようである。
- ✓ 江差含め、道南は夏場に祭り等のイベントがあるため、観光素材として夏場がメインであり、冬場は閑散期となる。イベントも減り、地域としてやれることも限られてくる。また、実際にクルーズ船で観光客が来ても、町内の観光施設のキャパシティが限られており、受け入れ態勢が厳しいというものはある。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 町のバスをシャトルバスとして2台出している。港から市内の観光施設を無料で周回する。

12) 寄港によって期待される効果

- ✓ 江差港に入港したクルーズ船は過去に2回だけであるが、函館港に寄港するクルーズ船の乗客が、オプションツアーで江差まで来る人も多くいる。

13) 寄港によって懸念される課題

- ✓ 予算の制約上、4月以降にならないと寄港に向けた準備ができない。ヒアリング調査は2018年3月に行ったが、調査時点では5月に寄港するクルーズ船へ準備は全く行われていなかった。そのため、準備期間は1~2か月前となってしまう、あまり時間をかけられない。
- ✓ クルーズ船に限らず、インバウンド対策として、公共施設のフリーWi-Fiの整備は実施したが、外国語案内対応等については未実施で外国新観光客の受け入れ体制は整っていない。

14) 今後の目標

- ✓ 町としては特にない。

(6) 函館市




①調査概要

港湾名	函館港（重要港湾）
調査対象者	函館市港湾空港部港湾空港振興課 主査 鶴岡崇男氏 観光部国際観光課 主任主事 本間仁奈氏
調査日時	2018年3月14日 15:00-17:00
調査場所	函館市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり（調査時は建設中）	旅客ターミナル	なし（建設中）
クルーズ船 着岸地点	①函館港港町ふ頭		
			
			
	②函館港西ふ頭		
			
	③函館港若松ふ頭（調査当時建造中、2018年10月1日供用開始）		
			

	  <p>写真-6-4-40 ふ頭計画地 (2018年5月) 写真-6-4-41 設置された受梁ブロック (2018年5月)</p>
岸壁長さ/水深	<p>①港町ふ頭：280.0m/-14.0m (12万トンクラスまで) ②西ふ頭：165.0m/-9.0m (概ね3万トン以下の船まで) ③若松ふ頭：360.0m/-10.0m (11万トンクラスを対象)</p>
港までのアクセス	<p>①港町ふ頭：JR 函館駅まで車で約15分、JR 五稜郭駅まで車で約10分 函館空港まで車で約40分 ②西ふ頭：JR 函館駅まで車で約10分、函館空港まで車で約30分 ③若松ふ頭：JR 函館駅まで徒歩約5分、函館空港まで車で約20分</p>
クルーズ船初寄港年	<p>不明 (平成以前より寄港はあった模様)</p>

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 1998年(平成10年)以前、日本船を中心に寄港があった。外国船は年に数回程度だったが、1998年以降は外国船も増加(図-6-4-5、図-6-4-6)。
- ✓ 近年は日本船が年5~10回、外国船が年15回程度と外国船の方が寄港回数が多い。外国船は、中国・韓国などアジアから来る船は少なく、北米からのクルーズが多い。
- ✓ 外国船が増加したきっかけは、2013年(平成25年)にプリンセスクルーズが日本市場に参入し、外国船としては初の日本発着クルーズを本格的に始め、翌2014年にサン・プリンセスが北海道周遊クルーズを実施したため。この年は函館港に計37回クルーズ船が寄港し、過去最多となった。しかし、北海道周遊クルーズは集客に失敗して、この年限りで撤退したため、翌年は寄港回数が大きく減少した。その後は盛り返し、2018年(平成30年)は27回(当初31回、荒天等で4回中止)の寄港となった。
- ✓ 2018年10月には、クルーズ振興を強化する事を目的に、函館駅から徒歩5分ほどの場所に建設された若松ふ頭が供用開始となった。2018年は予定していたにつぼん丸の寄港が中止となり、使用されなかったが、2019年は若松ふ頭に22回寄港することが予定されている。
- ✓ 一度寄港すると、翌年以降のリピート率が高く、それによって外国船の寄港回数が増えているようである。

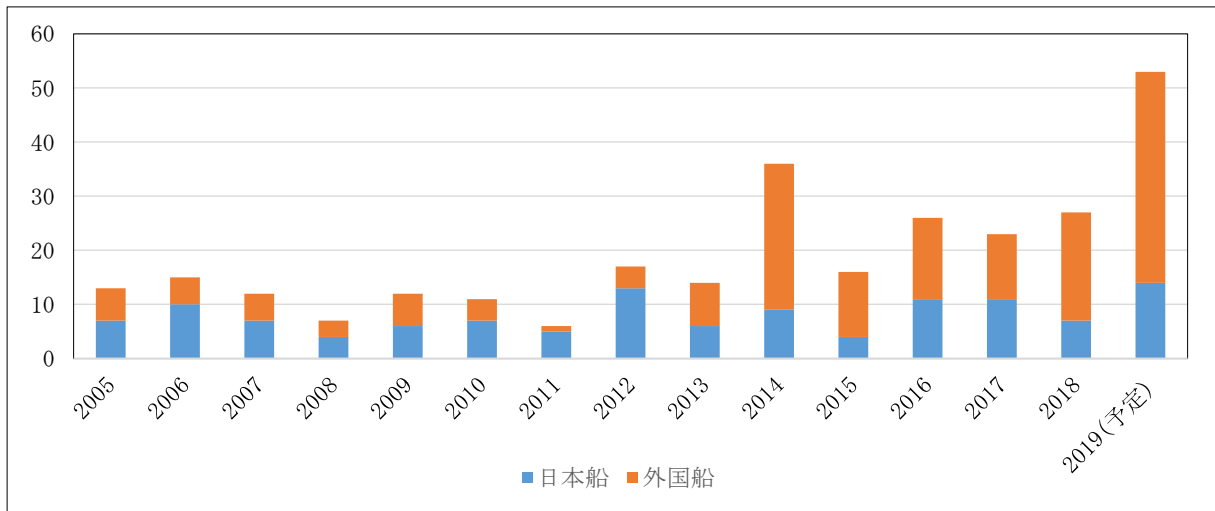


図-6-4-5 函館港における過去のクルーズ船寄港回数

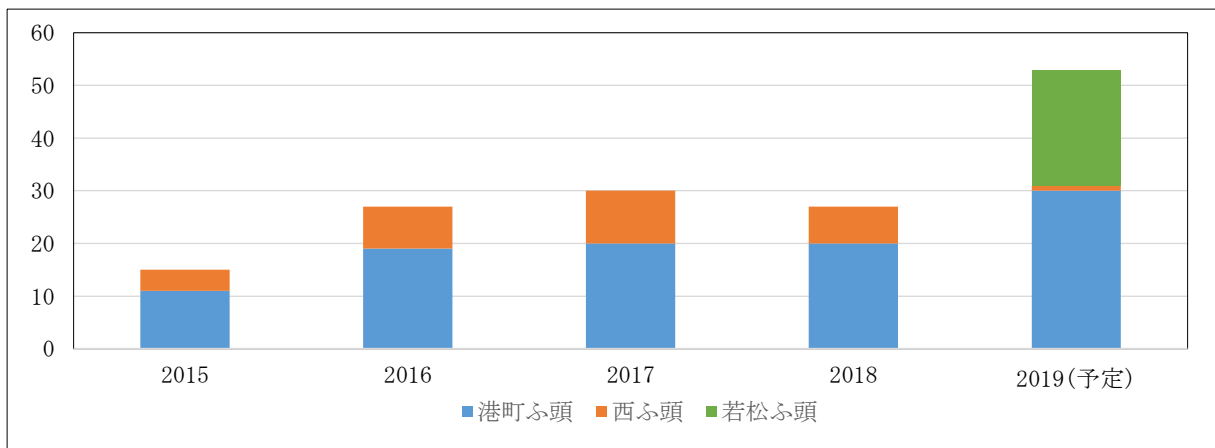


図-6-4-6 函館港のふ頭毎の寄港回数 (2015年以前はデータ無し、若松ふ頭は2018年10月より供用開始)

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 太平洋側のクルーズの特徴として春と秋に寄港が集中する。これは、外国船社の配船兼ね合いがある。夏季はアラスカクルーズが行われ、冬季はオーストラリアを拠点にクルーズが行われる。そのため、アラスカとオーストラリア間を移動する春・秋に、その道中となる日本の太平洋側でクルーズを企画している。よって、多い時は月10回の寄港があるが、少ない時は月1回など、波がある。
- ✓ 冬場の寄港に関しては、函館市としては実現したいとしているが、クルーズ船は寒冷地仕様になっている船に限られている。過去に「さっぽろ雪まつり」にあわせて北海道に行くクルーズもあったが、この船は寒冷地仕様ではなく、デッキに雪が積もる、船内の配管が凍結するといった課題があり、それ以降は冬場には寄港しなくなった。

3) クルーズ船から見た函館港の立地特性

- ✓ 函館港は、地理的に本州～北海道の航海で、日本海側・太平洋側のどちらからも行きやすい

場所にある。また、東日本で日本海～太平洋へ抜ける航海でも、津軽海峡を通るため、函館や青森は選ばれやすい。このような地理的優位性があるため寄港回数が多い。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ クルーズ専用の新ふ頭建設により、10万トン以下クルーズ船に関しては若松ふ頭を使用し、それ以上の船の場合は港町ふ頭を使用する。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 港町ふ頭については貨物岸壁なので仕方がない部分もある。若松ふ頭は市街地にも近く、景観面でも問題はない。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 函館市が主体となって船会社との連絡を取っている。国内船社であれば直接交渉するが、外国船社の場合、船の運航に係る部分については船舶代理店と調整を行い、観光に関しては旅行代理店との調整を行う。
- ✓ ダイヤモンド・プリンセスが函館に頻繁に寄港しているが、これはプリンセスクルーズの日本法人のカーニバルジャパンがある程度寄港ルートを決めている。その際に、本社から函館はルートに入れるように指示が入ると聞いたことがある。内情はよくわからないが、船社側から好かれた。しかし、新しい観光素材などのネタを船社に提供しないと、リピーターに飽きられてしまうといった怖さは持っている。

7) 入港料等の減免措置

- ✓ 入港料に関しては1回いくらという設定で、函館港利用促進協議会が徴収する。係船料に関しては時間と船の大きさによって変動。
- ✓ 港町ふ頭を利用する3万トン以上の船に限っては半額減免している。港町ふ頭ができた2002年度（平成14年度）から、大型船の利用促進を図るため減免措置を行っている。
- ✓ 市の直接収入としては、入港料・係船料くらい。その他にタグボートや、綱取り、給水料が船の運航にかかる。

8) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 欧米系の船に対しては、地元の遺愛女子高校の英語科の生徒に通訳ボランティアとしておもてなしをしている。欧米系の人にはクルーズで地元の人との交流が一番印象に残り、そういったものを求めている非常に喜ばれる。このようなおもてなしについては、市の職員が表に出るようなことはあまりなく、生徒が自由にできるような環境を整えている。
- ✓ 岸壁でのおもてなし、ふるまいについては過剰にならないように極力継続できる形で実施している。毎回、岸壁での食材提供は不可能。昆布等の、最悪その場で食べられなくても、船内に持ち込めるようなものをふるまっている。

9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 函館市内は有名観光地が市の中心部にまとまっていて、半日で周遊しやすいといった特徴がある。また、移動に関しても徒歩や路面電車による移動が可能であり、自由に動きやすい。
- ✓ 函館にクルーズで来る観光客の外国人の客層は欧米系が多い。一方で、それ以外で来る観光客はアジア系が多い。観光案内に関しては、岸壁上で実施していて、街中にも多言語表示看板がある程度充実しているため、迷ったといった意見はまったく聞こえない。ガイドマップについても英語のものを用意しており、市としても、市内の飲食店に向けて、外国人に対して使いやすくなるような対応の啓発活動や、セミナーを毎年実施している。
- ✓ キャパシティに関しても、市内ではフリーの観光客が多く、混雑といった問題は発生していない。オプションツアーに関しても、函館の近隣地域に行くツアーもあり、函館市内に集中してツアーが組まれることはなく分散している。どこが調整しているかは不明だが、うまくまわしている。一部、問題として、函館朝市から、クルーがWi-Fiスポットを占拠していると話が合った程度。

10) 岸壁からの移動手段

- ✓ ダイヤモンド・プリンセスクラスになると、ツアーバスが30台程配車される。シャトルバスも10台程船社が用意。タクシーで移動される人も多少はいる。

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ おもてなしで協力している遺愛女子高校については、その取り組みが評価され、観光庁などから表彰を受けた。また、英語の実践の場として活用していることで学校の評判も上がり、志願者が増えているということも聞いている。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ 課題として、サン・プリンセスによる北海道周遊クルーズが大失敗した理由は、船が大きすぎた(7.7万トン、乗客2250人)。また、夏場の6月～9月の時期に実施したが、北海道観光の繁忙期でもあり、北海道までに行くための交通手段である飛行機(羽田-新千歳間)の路線に余裕がなく、さらに高額であったため、クルーズ代金7～8万円に対して、飛行機代で同じくらいの値段がかかってしまい割高になってしまった。
- ✓ クルーズの予約は1年以上前から始まるが、飛行機のチケットは2か月ほど前からの予約開始であり、その部分を解決しないまま企画してしまったのが失敗だった。
- ✓ 飛んでクルーズ北海道についても、道内の乗船客は2～3割。当初よりは増えているようだが、クルーズ人口を増やすのは難しい。道外から呼ぶ手段として、北海道新幹線が開業して、レール&クルーズができるのではないかとという人もいるが、JRの場合は1か月前からのチケット販売なので、旅行会社も工夫してやらないと難しい。
- ✓ 飛んでクルーズ北海道はにっぽん丸で乗客定員は300人くらいなので、お客さんの来る先な

ど飛行機の便が分散すれば問題ないが、サン・プリンセスは定員 2000 人を超えるため、航空会社との協議など調整をしないと難しい。現時点ではこのような協議はないが、函館が発着港となれば、連携といった話は出てくると思う。また、発着となれば、ホテル業界とも協議していく可能性もある。

13) 今後の目標

- ✓ 市街地により近い場所にクルーズ船専用ふ頭（若松ふ頭）を建設した。ふ頭は公共事業として、国が整備し、函館市からの要望で実現に至った。計 3 バースで、年間 70 回の寄港回数を目標にしている。今までは寄港日が複数の船で重なり、お断りするケースもあったが、新ふ頭建設により、2、3 隻の同時寄港も可能となる。
- ✓ 函館では中国発着の船は年に 1 回あるかないか程度で、距離的にも約 1000 km 離れているため、今の時点ではクルーズブームに乗れていないと考える。函館は日本船社やアラスカクルーズの途中に寄港する船、世界一周クルーズの途中による船が大半で、そのような日本近海を移動している船については、ある程度一通り寄港してもらっている。今後は、日本をクルーズしてもらえる期間を長くしてもらえるように船社を取り込んでいきたい。
- ✓ 集客方法の体制を整え、まずは函館市内のクルーズマーケットを増やすことが大事だと考えている。函館発着のクルーズができれば寄港回数の増加にもつながる。実際の取り組みとしては、市民向けにクルーズセミナーを開催するなどしている。
- ✓ 若築ふ頭は 2022 年度を目標に、今後 CIQ 手続きができるクルーズ船用の旅客ターミナルを新設する計画がある。ただ、北海道は冬場の寄港が無いので、クルーズ船寄港時以外にどのような使い方をするか考えなければいけない。

14) その他

- ✓ 若松ふ頭は 10 万トンクラスの船までを受け入れ可能としており、港町ふ頭についても、12 万トンクラスまで対応可能だが、現在、係船柱や防舷材の強度を調査しており、今後、12 万トンを超える船の受け入れ対応に向けて整備する予定。しかし、あまり大きな船が来ると、函館市内のキャパシティが足りなくなってしまう。バスの台数に関しても、市内では 90～100 台程度の台数しかないので、きちんとした計画が必要。

(7) 室蘭港

①調査概要

港湾名	室蘭港（重要港湾）
調査対象者	室蘭市港湾部港湾政策課振興係 係長 後藤孝之氏
調査日時	2019年3月6日 15:00-17:00
調査場所	室蘭市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり（中央ふ頭）	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	①室蘭港崎守ふ頭		
			
	写真-6-4-42 岸壁の様子	写真-6-4-43 通常時の岸壁風景	
	②室蘭港中央ふ頭		
			
	写真-6-4-44 岸壁の様子	写真-6-4-45 背後の入江親水緑地	
			
写真-6-4-46 背後の多目的広場	写真-6-4-47 ふ頭へのアクセス道		
岸壁長さ/水深	崎守ふ頭：185m/-10.0、2号岸壁 240m/-12.0m 中央ふ頭：240m/-9.0（7.5万トンまで）		
港までの アクセス	崎守ふ頭：室蘭市街地まで車で約15分 中央ふ頭：室蘭市街地まで車で約5分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：1994年「飛鳥」（市が把握している限り） 外国船：1995年、船名不明		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 市で把握している初寄港は1994年（平成6年）。これ以前の状況はよくわからないが、記録では1994年飛鳥が初めて。外国船社は1995年（平成7年）が初めてのものである。増えてきたのは最近になってから。
- ✓ 1996年（平成8年）に中央ふ頭が完成したが、1998年（平成10年）に橋の工事が始まり、大型船は橋をくぐれないので崎守ふ頭に入る。
- ✓ 中央埠頭だと、最大で今まで受け入れできたのが7.5万トン、崎守埠頭はコンテナを主に扱っている埠頭なので、そこでかち合わないようにしダイヤモンドプリンセスや、最大でクェンタムオブザシーズが寄港。2018年8月、10月、11月に13万トン級のMSC スプレンドィダが入港する。
- ✓ 中央ふ頭ができる前は崎守ふ頭を利用していたようである。
- ✓ 崎守ふ頭もサイズが大きい船では2バース連続使用。簡易ソーラスフェンスを設置する。必要に応じて運ぶが、鉄の頑丈なローラーじゃないので業者に頼んで設置してもらう。足に全部土嚢を載せる形でずらっと並べるので結構な作業になる。

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 11月くらいまでは可能で、寄港もある。雪は問題ないが、寒い。寒いとおもてなしも難しい。主流は夏まで。

3) クルーズ船から見た室蘭港の立地特性

- ✓ 推測でしかないが、寄港順序でいうとアメリカに行くとき、日本の最後北海道で燃料補給をするとなった際、釧路・苫小牧がダメだった時に室蘭・函館に入るというルートによって選ばれていることも多い。
- ✓ 室蘭からだと洞爺・登別温泉があり、札幌までも行ける距離。広範囲でいろいろ巡れるという利点はある。

4) 通常時の岸壁利用態勢

- ✓ 崎守ふ頭は物流で使用。
- ✓ 毎週木曜日にコンテナ船が入ってきている。そことかち合わないように入らせる。時間をずらさなければならない時は、貨物船の都合が良ければ少々強引だがコンテナ船自体を沖止めして待たせる。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 貨物船と時間が被らないように調整はしている。どうしても重なる場合は、貨物船を沖合で待機させている。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 国内向けのツアー会社やその船のランドオペレーターに対して訪問し、顔つなぎのような形で、今年もこういう船の予約があるのでよろしくといった挨拶をする。そこで、会社として去年からどこからクレームやお客からの要望があったよと情報共有してもらえる。
- ✓ そのほかにも直接海外へのポートセールス。これが時期的に2015年（平成27年）からスタートした。当時はおそらくどこもそういったことを手掛けていなかった。
- ✓ 2015年から開始したのは、自治体として新しいものへの予算付けが難しいが、この時に国交省関係の補助金のようなものがあった。それを利用して実施した。そこから船社ともやり取りできる人ができ、何年に1回は市長が自ら訪問し、その繰り返しを行っている。
- ✓ 船社から見たときはどこも「日本」であり、室蘭ってどこあるのか、室蘭という地名がわからないところから始まる。こちらが船社に直接行くことでようやくわかる。例えば、札幌と言うとわかるが、他の地名は住んでないと難しい。海外から見た時には余計難しく、そういう周知やPRがまず大事。そこではじめてわかって、試しに寄港してみようということで初寄港になることも多い。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ ボランティア団体で「室蘭港を愛する会」というのがある。そこが見送り時の旗振りをしており、自分たちで旗を作ってくれて、客船や練習船が来た時にもおもてなしをしてくれている。そこが中心に物販なども実施。
- ✓ 観光地で近いのが登別、洞爺、白老まで。これら自治体同士が協議会として動いている。羊蹄山も含めるとツアーがすごく増える。去年も多かったのが、コスタセレーナで3000人来たうち、バスが100台を超え、ほとんどが港からいなくなった。
- ✓ 白老町とかは新たな取り組みとしてアイヌの人と写真撮ったり、室蘭に限らずちょっとしたお土産を売ったり、習字で書くだけでお土産になったり、書道体験とかやってくれたり、高校生がやってくれたりだとか、そういうので地方の方から声をかけてもらい、近隣地域の観光部署から来てもらって、そこからまた民間に呼び掛けたりとか、関連する団体も波及して行っている。
- ✓ 事前周知は色々な所にする。商工会、海上保安部、民間団体、店舗など。そうやって全体に周知しておき1か月前になってきたところである岸壁の配置を決めていく。
- ✓ 地元高校による通訳ボランティアも実施。授業に位置付けることで、生徒の負担も減らしている。また、制服というだけで日本らしさが出て外国人からは人気。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 行っていない。一度減免すると変えられなくなっているところも結構あると聞いている。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 崎守ふ頭にはトイレが無いので、簡易トイレを常に2つ置いている。

- ✓ いずれのふ頭においても寄港時はテントなどで物産販売を行う。船会社からのリクエストもあった。
- ✓ 基本的には全ての船に対して同じサービスを提供。2018年は7隻予定しており、他港を抜港になって急遽来た場合はおもてなしはできないが、基本的にはすべてにおいて、物販では乾物・珍味などお土産を販売する店舗や、ボランティア団体をお願いして有料着付け+写真撮影（100円）をしている。
- ✓ 10年ほど前から物販は行っており、船によっては売れないので離れていった団体もあるが、6~7店舗+ボランティア団体が常に出店。雨天時には店舗は出さない。
- ✓ 物販に関して船社から具体的な要望はない。最近よく言われるのは寄港地でしかできないものがお客さんに喜ばれるよってというような言い方はされる。
- ✓ 市民への港の公開方法として、マップ上はなにもないが、崎守埠頭で行う場合は一般駐車場を設けてHPにアップしたりする。そういう中で、SOLAS エリアギリギリまで来てもらって、写真などを撮れるようにしている。結構この場所も含めて、地域の方は把握できているかなという印象。
- ✓ 見送り時に集まる人数は、時間にもよる。例えば、室蘭の主流は天気次第だが学校のバンドや団体のよさこいを行う。崎守ふ頭でも子供中心になると、親御さんだとかも来て、50人踊っていたとして、100~200人は集まる。
- ✓ 見送りイベントをやらない場所もあるが、接岸していた船が離れていくとき、お客さんが全部見てくれるような状況があると、それなりに絵になるので良いと思う。
- ✓ 崎守ふ頭からのバスは、ガントリークレーンの下をくぐっていく。お客さんからは写真撮影や迫力を感じてもらって好評のようである。これも工業港を活かした取り組み。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 室蘭に寄港した場合、ツアーで行くことになっている洞爺湖。札幌まで行く場合も多い。
- ✓ 寄港したときのツアーとして、周遊バス、市内を回れるバスで、室蘭で焼き鳥（長ネギでなく玉ねぎで洋がらしをつけて食べる）という室蘭の名物を食べに行ける。ただし、17時に帰るときにその店は空いていない。出港が遅い場合は、クルーの方たちに中央町の店を紹介し、居酒屋行ったりはしている。そういうニーズもこれから出てくるのではないかと。
- ✓ おもてなしに対する喜びとか、ニーズも船によって異なる。何らかの調査をしながら、シャトルバスも通常のルートだけでなく、崎守に止まった時はこういうルートでバスを出しますよとか、有料にしますよとかアレンジする必要もある。
- ✓ 室蘭は夜景や遊覧船も有名だが、時間的には難しい。22時以降の出港でないと難しい。
- ✓ 動物園系は外国人は行かない。水族館も行かない。ハイキングなどが多い。苫小牧方向の樽前山の野鳥を観察しに行くツアーで組まれたりもしている。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ バスの運行は民間丸投げのところもあると思うが、室蘭はルートは市で作り、そこを民間に

運行してもらう。基本的に一日券（1000円）を発行し市内5か所、6か所回って、どこ降りても1000円のまま帰ってこられるようにしている。売り上げは市がタッチするものではない。実質民間がやっていることになる。

- ✓ シャトルバスは結構昔から実施。基本ルートでいうことで崎守ふ頭から。街中に行くまで15分かかるので。
- ✓ 市街地にあるイオンで買い物できるようにバスも止まる。また、鉄のまち、工業都市ということで、ボルタという室蘭名物のボルトでつくる人形土産を売っている場所、中央町の飲食店、室蘭駅を巡る。ツアーに行く人は乗らないが、フリーのお客が使っている。
- ✓ バスの運行頻度は、最初の方は10分間隔。大体20台前後用意してもらって、込み合う時間に合わせて変更する。クルーも利用している。
- ✓ 何でお金とるのといわれることもある。みんな早く降りてぎりぎりまでまわりたいと思っているので、1000円払ってチケット配ると時間かかり、なんでお金取るのといわれることもたまにある。
- ✓ クルーは買い物だけ行きたい場合1000円を4人で4000円払うより、タクシーを4人で割り勘の方が安上がりだったりするので、タクシー会社にも来てもらっている。崎守ふ頭は普段行かない場所なので、事前に連絡しないと気づかない。タクシーは多いと50~70台。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 外国人向けに多言語表記が増えてきたが、きっかけの一つにはクルーズ船の寄港もあったと思う。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ Wi-Fiを岸壁で飛ばしているが、容量が小さく、20~30人が使うとパンクしてしまう。
- ✓ 崎守ふ頭の近くには店が無く、コンビニまでも2kmくらいある。移動販売車などが手配できたらいいと思う。

14) 今後の目標

- ✓ 初寄港は多いが、意外とリピーターがいないので、確保したい。そのため、基本的には寄港実績のある船社へのPRを重視している。
- ✓ 寄港回数目標は無いが、2ヶ所寄港をまずは目指したい。多ければ20~30回を目標に。ただ、そうなると今の人員では対応しきれない。

15) その他

- ✓ 各港での誘致活動は、頑張っているものもありながら、全国的な会議行くと加熱している雰囲気は伝わる。加熱ってどうしても取り合いになる。船の取り合い。各市で喧嘩してって意味あるのかなと思うこともある。

(8) 苫小牧港

①調査概要

港湾名	苫小牧港（国際拠点港湾）
調査対象者	特別地方公共団体・港湾管理者 苫小牧港管理組合 総務部港湾振興室港湾振興課 室長 池淵雅宏氏 総務部港湾振興室港湾振興課 主査 荒史樹氏 総務部港湾振興室港湾振興課 主事 瓜生健児氏
調査日時	2019年3月7日 11:00-12:30
調査場所	苫小牧港管理組合事務所

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
<p>クルーズ船 着岸地点</p>	①入船ふ頭		
			
	写真-6-4-48 通常時の岸壁風景	写真-6-4-49 SOLAS フェンス	
			
	写真-6-4-50 岸壁へのアクセス道	写真-6-4-51 隣接するフェリーふ頭	
	②北ふ頭		
			
	写真-6-4-52 北ふ頭全景	写真-6-4-53 着岸地点の風景	
			
写真-6-4-54 上陸用開閉式手すり	写真-6-4-55 駐車場とトイレ		

岸壁長さ/水深	入船ふ頭：330m/-14.0 北ふ頭：1号岸壁 130m/-7.5m、2号岸壁 130m/-7.5m 3号岸壁 90m/-5.5m、4号岸壁 90m/-5.5m
港までのアクセス	入船ふ頭から苫小牧駅まで車で約15分 北ふ頭から苫小牧駅まで車で約10分
クルーズ船初寄港年	日本船：1991年（平成3年）「ふじ丸」 外国船：2010年（平成22年）「クリッパー・オデッセイ」

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 初寄港について、記録では日本船は1991年ふじ丸（商船三井客船）、外国船は2010年クリッパー・オデッセイ（現シルバー・ディスカバラー）。
- ✓ 実績としては年間1～2隻程度の寄港。
- ✓ 北ふ頭ではにつぼん丸やぱしふいっくびいなすなど小さな船を受け入れ。入船ふ頭では飛鳥Ⅱなど大きな船を受け入れ。
- ✓ 課題として、港に全長300m超、あるいは10万トン超の大型クルーズ船を受け入れる施設がない事が挙げられている。現状は飛鳥Ⅱクラス（240m、5万トン）までしか入っていない。
- ✓ 現在は寄港の殆どが日本船社。外国船が北ふ頭に入港した際は、移動式の簡易 SOLAS を用意し、船の乗船口付近をゲートで囲う。
- ✓ 2009年（平成21年）までは入船ふ頭でコンテナを受け入れており、警備と SOLAS の関係から南ふ頭でも受け入れを行っていた。

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 秋口が北海道のベストシーズン。食べ物も実りの秋、寄港的にもまだ寒くない、本州からの暑さに逃れてくるといったメリットがある。チャーターツアーなども9月頭に行われることが多い。
- ✓ 2011年、2012年（平成23、24年）はにつぼん丸が冬の北海道ツアーとして1月に寄港した。日本海側と比べると冬場は荒れにくい、船の揺れの問題で継続できなかった。誘致活動で船社に訪問する際も北海道の冬というのを切り口にして商品構成ができないか提案しているが、につぼん丸に関わらず冬に北海道来るのであれば飛行機でパッと行ってパッと帰るのではないかとと言われてしまう。ゆっくり楽しむなら南の方の需要が多いので、冬場の北海道のツアーは難しいといわれる。そこが北海道の難しさかもしれない。
- ✓ ただ、苫小牧は元々雪が少ない。雪をかき分けながら進むという町ではないので、冬のクルーズから離れてはいるが、誘致側としては冬という切り口も諦めてはいない。

3) クルーズ船から見た苫小牧港の立地特性

- ✓ 道内各地へのアクセスが良い。新千歳空港から車で約30分、札幌市街地から約1時間、登別、

洞爺湖方面も1時間程度で行け、ツアーが組みやすい。

- ✓ 各交通機関からのアクセスも良いため、北海道新聞の関連会社で観光事業を行っている場所
が、2年に1回チャータークルーズを行い、苫小牧港に寄港している。
- ✓ 市としても空港と港の「ダブルポートシティ」というキャッチフレーズを設けており、海外
の船社へのアピール材料としている。フライ&クルーズの発着港としても地理的優位性がある
ので、活用してもらいたい。

4) 通常時の岸壁利用態勢

- ✓ 苫小牧港は北日本の最大の港湾で、取り扱い貨物量は道内の半分以上を占める。日本国内の
貨物のやり取りとしては平成13年から現在まで連続日本一。取り扱い貨物量が非常に多く、
物流港としての側面が強い。
- ✓ 貨物船で込んでいるため、以前はクルーズ船の岸壁確保に手が回らない状況もあった。
- ✓ 北ふ頭は荷役に使う岸壁ではないので、クルーズ船が優先して使える。
- ✓ 入船ふ頭は貨物の定期船があるので、いつでも使用できるわけではなく、また一晩泊まるよ
うなことも難しい。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 大型の船についても船社からの要望があれば沖合錨泊の検討はできるが、貨物船の出入りが
激しく、年間1500隻の貨物船やフェリーが通っていることから錨泊時間を確保するのは苦
労することが予想される。ただ、今のところそういった要望は無い。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 近年のクルーズ船の国内寄港回数が年々増えていることから、苫小牧港もせつかく大きい港
を持っているのでクルーズ船を活用しながら町の賑わい創出をやりましょうということで
2008年（平成20年）ごろからクルーズ船の誘致を開始した。
- ✓ クルーズ船誘致の主体として、苫小牧クルーズ振興協議会を港管理組合、苫小牧市の港湾担
当課と2010年（平成22年）に設立。市の港湾担当課が事務局となり、商工会議所、観光協
会などと連携する組織の中心となっている。
- ✓ クルーズ振興協議会が誘致活動を行うこともあるが、基本的には管理組合の職員がセールス
を行っている。
- ✓ 誘致の取り組みとしては、邦船三社（飛鳥Ⅱの郵船クルーズ、ぱしふいっくびいなすの日本
クルーズ客船、にっぽん丸の商船三井）の東京本社へ訪問し継続的に寄港要請をしている。
- ✓ 外国船は中小型を有する欧米船社をターゲットに2018年から誘致活動を開始。東京にある日
本の代理店を訪問しセールス活動。
- ✓ 日本船社、外国船社共に基本的には同じような形でアプローチしている。ただ、外国船は世
界中の色んな港を回っているため、目の肥えた方がおり、ありきたりなものでは反応がにぶ
い。そこは課題の一つで、いかに他の地域にはない、苫小牧だけのものをPRするかが重要。

船社が求めるものもそこで、苫小牧ならではおもてなしやアクティビティはないか聞かれる。

- ✓ 外国船社については、日本（東京）の代理店に行くより、外国の本社に行く方が効果がある。代理店に話しても実際伝えてもらえるかはわからない。ただ、海外の本社に行くとしても、アポイント、現地の対応、通訳を含め、簡単に行くことができない。そういうノウハウを持っている函館、室蘭、小樽は直接海外の本社へ行っている。そういったパイプやノウハウを持っているところは効果も高く、クルーズ船も入って来るので参考にしたい。
- ✓ キーパーソンを市内で案内した際、キーパーソンが何を重視するのかというのを事前に知っておく必要があると感じた。全然ターゲットと違うところを案内しても全く印象に残らない。キーパーソンがOKしないと寄港に結びつかないので、船自体がこういったアクティビティをターゲットにしているか、そういったもの情報を得ておかないと効果的な現地視察にならない。他港の担当者によっては、誰ならどこを見るかという情報を結構持っている。そういった港と連携しながら得られる情報は得たうえで対応しないと効果的なPRはできない。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 北海道全体でも、政府が行っているビジットジャパン地方連携事業という国と地方が連携して取り組む訪日プロモーション事業（VJ事業）を活用しながら北海道全体の魅力をまずアピールし、その中でも苫小牧地域の情報を発信している。
- ✓ 北海道全体でPRするのは、特に欧米の人たちにとって日本だと東京や京都がメインのイメージがあり、北海道の知名度がそれほど高くないのが現状としてあるため。日本の中でも知名度の低い北海道の中のさらに一つの苫小牧港が単独で誘致を行ったところで非常に効果は少ない。そこで、まずは苫小牧に限らず道内の港湾が複数集まり北海道全体の魅力をアピールし、北海道に来てもらうというのが最初にやるべきこととして国や北海道知事が考えている。
- ✓ 道内でも函館港、室蘭港、小樽港は既に外国船の寄港実績が多く、知名度も高まっているので、こういう港は単独で海外にPRしているが、苫小牧港はその段階ではない。
- ✓ イギリスのノーブルカレドニア社が保有するカレドニアンスカイは探検船でサイズが小さく、北海道の細かい場所を巡っているという特徴がある。そのため、網走市と海事プレス社が主体となり、ノーブルカレドニアのキーパーソンを北海道に呼び、網走港、釧路港、苫小牧港などの視察をする招聘事業を展開している。
- ✓ 周辺の市町村との連携は特段行っていないが、隣の白老町とは連携し、協力しながらポートセールスや勉強会を行っている。何年前かにばしふいっくびいなすの日本クルーズ客船に対して合同で船社訪問を行い、2017年に寄港に結びついたという結果もある。近隣市町村はライバルというわけではなく、まずは北海道全体、その中の地域全体としてPRしたい。もちろん苫小牧港に来てもらうのが一番だが、現時点ではライバル等とは考えていない。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 行っていない。過去に検討したことはあるが、港湾管理者の収入となるので実施していない。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 2018年10月の飛鳥II寄港時は、入港時にカラーガード隊という大きい旗を振って音楽に合わせた演舞や、出港時に市内中学校のブラスバンドでの演奏を行った。
- ✓ 苦人隊（せんになたい）というクルーズ船歓迎団体を管理組合で募集し、岸壁で旗を振ってもらったりしている。船内見学会を行う際は、苦人隊から優先的に招待している。現在は200名ほど登録。苦人隊とそれ以外を合わせると、寄港時には100～200名単位で市民は来ている。
- ✓ 停泊中には岸壁上に物販のテントを設置し、6～7店が出店。アイヌ民族の衣装試着体験や写真撮影を実施。出店の種類については特に船社からの要望は無い。ただ、安全面からなるべく岸壁で火は使わないようにしている。
- ✓ 北寄貝が水揚げ日本一なので、ホッキ握りや、ハスカップティーを無償で振る舞っている。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ クルーズ船のお客さんだから、というものは特段目につかない。ツアーで用意されているのは大体有名な観光スポット。この辺では札幌市内や温泉などへ行く。
- ✓ 船内に残っている人やフリーのお客はちょっとレアなところを探しに行ったりしている。趣味で郵便局のスタンプを押し行く人もいる。日本一周クルーズなどを利用する人の方が旅慣れており、行動は幅広いと感じる。
- ✓ キーパーソンの視察時は苫小牧市内のウトナイ湖、ノーザンホースパーク、樽前山神社などを周るほか、隣の白老町とも連携し、白老港やアイヌ関係施設を見てもらっている。
- ✓ 印象としては、カレドニアンスカイの船客がバードウォッチングなど自然散策をメインとしていることから、ウトナイ湖の自然環境が印象に残ったという声があった。
- ✓ 最近は人気落ちてきたが、2008年（平成20年）頃は旭山動物園まで行くツアーもあった。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 振興協議会で市内の循環バスを無料で出している。飛鳥IIで2台。
- ✓ 行き先は港から5分程度のぷらっとみなと市場や美術館。乗車時間は10分くらいのルート。2018年は若干離れたウトナイ湖（約20分）まで出した。
- ✓ 全部で10便走らせ、50～60名が利用していた。大抵の船客はツアーバスに乗ってしまうので、残っているフリー客や、ツアーから帰ってきた人向けに走らせている。
- ✓ クルーズ船内では夜のアクティビティも多く、日中は船内で休む人も多い場合がある。その時は身近なところを走るシャトルバスは割と利用してもらえる。いかに船内の中で休んでいる人を引っ張って来られるかも重要。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 普段市街地で行っているウォーキングイベントをクルーズ船が来る日は港で行うようになり、市民と港の距離が近くなった。
- ✓ クルーズ客の地元の経済効果だけでなく、苫小牧市民でも港ってどこにあるの？という人も

おり、普段馴染みのない市民にも来てもらえる。貨物船だと港まで行こうという気にはならないが、クルーズ船だと100人、200人規模で来てもらえる。

- ✓ クルーズ船が来る際は、Facebook、市内のフリーペーパー等で広報活動をしており、色々な方々が岸壁に来ている。みなとオアシスにも登録しているので、その辺りとも絡めたい。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 実際にはあまりお金が落ちない。お金を使う人もいるが、全く使わない人もいるので、人数で割ってしまうとそれほど大きな額にはならないように思われる。
- ✓ 入港料、着岸料もそこまで大きくない。水道代も原価。対外的には経済効果があると言うが、実際はよくわからない。それよりも地元の人との交流の場、港に親しみを持ってもらうきっかけとしてクルーズ船を活用したい。そのため、苫小牧市で行っているイベント、行事を港と一緒にできないか考えている。
- ✓ 岸壁の物販も、手に持って行くので、船内で食べるおかしや珍味類は売れる。その他の地元の野菜なども買ってほしいので、カタログ販売を行っている。芋、玉ねぎなどの農産物、カニなどの水産物をカタログで販売し直接家に届ける。そうすることで単価は上がった。

14) 今後の目標

- ✓ 寄港回数は多い方が良いが、具体的な目標数は無い。0回にだけはしないようにしたい。2016年に0回となったので、そうならないように日本船を中心に継続寄港を目指したい。
- ✓ 大型クルーズ船を受け入れるため、苫小牧港の長期構想として、現在寄港している西港区から20km程離れた東港区にある国際コンテナターミナルのエリアにクルーズ専用岸壁を整備する計画がある。直近の話ではないが、空いているバースを利用して10万トン超、300m超のクルーズ船を受け入れようと考えている。
- ✓ ロシアのカムチャッカクルーズのような、例えば首都圏発ロシア行きの船を苫小牧で中継してもらいたい。今の船は重油で動いているが、来年から船のSOX規制（硫黄酸化物の排出制限）が世界的に開始される。その中で、現状の重油にかわるLNGを使いましょうという流れになっており、クルーズ船もいずれそうなる。その時に必要なのは燃料補給基地だが、LNGはどここの港でも入れられるものではなく、それなりの供給施設がないとできないため、物流港として船が多く利用する苫小牧港に燃料補給施設をいち早く整備できれば、中継地としてクルーズ船を呼べるのではないかと考えている。

15) その他

- ✓ 物流港なので、補給+αでPRしたい。プラスアルファとして、交通の要所にある苫小牧は使いやすい港。半日あれば旭山動物園（片道2時間弱）も行ける。北海道エリアを広く、富良野、小樽、帯広も日帰り圏内なので、そのような優位性を今後活かしたい。
- ✓ 正式に決定した話ではないが、国際リゾート構想もあり、IRの観点からも外国船社に対する有力な宣伝材料になることを期待している。

(9) 釧路市

①調査概要

港湾名	釧路港（重要港湾）
調査対象者	釧路市水産港湾空港部港湾空港振興課 みなと活性化主幹 神谷賢尚氏 港湾空港担当 乙黒美範氏
調査日時	2018年7月2日 10:00-12:00
調査場所	釧路市港湾庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	①東港区耐震旅客船ターミナル		
			
	写真-6-4-56 岸壁全景①	写真-6-4-57 岸壁全景②	
			
	写真-6-4-58 岸壁の公衆トイレ	写真-6-4-59 岸壁の常設ステージ	
	②西港区第4ふ頭		
			
写真-6-4-60 岸壁の様子と SOLAS フェンス	写真-6-4-61 岸壁周辺道路		
岸壁長さ/水深	①310m/-9.0m、7万トン以下の船まで入港可能 ②170m/-10.0m、240m/-12.0m、7万トン以上の船を2バース連続使用して受け入れ。		
港までの アクセス	①釧路駅まで車で7分、市街地と近接 ②釧路駅まで車で15分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：1978年「さくら丸」 外国船：1991年（船名不明）		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ クルーズ船の初寄港年に関しては、1978年さくら丸が最初というのがデータ上では残っているが、当時は現在のようにクルーズ船はあまり知られた存在ではなかったため、寄港を気にしていなかった。近年、釧路港に多く寄港しているクルーズ船の特徴としては、ラグジュアリー船やアドベンチャー系の自然体験を目的とした船が多い(図-6-4-7)。

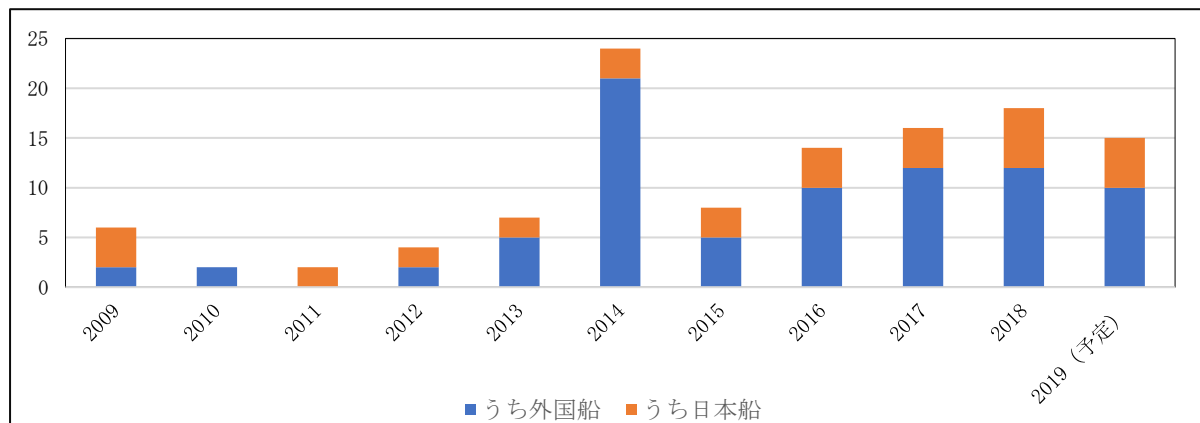


図-6-4-7 釧路港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期と立地特性

- ✓ 北海道の他の場所とは異なり、釧路港は不凍港で比較的降雪量も少ない。一方で、クルーズ船で釧路港だけに寄港して帰るといった航路はほぼ不可能であり、北海道の他の港も経由しなければならぬため、冬場の寄港は難しい。釧路全体では、冬場でも飛行機など他の交通手段を使った観光客は北海道の他地域よりも比較的多い。

3) 岸壁利用の調整

- ✓ 釧路港では2011年に耐震旅客ターミナルが整備されたことで、7万トン級以下のクルーズ船の大半は、市街地に近い耐震旅客船ターミナルに着岸している。
- ✓ 7万トン級以上のダイヤモンド・プリンセスなどは、市街地から少し離れた位置にある西港第4ふ頭を利用しており、この岸壁は貨物船との共用岸壁となっている。ただし、貨物との共用岸壁であるが、クルーズ船の場合は2年前から入港の予約が入るため、お断りといったような、入港に関する問題は特にない。
- ✓ 過去にはこの他にも中央ふ頭にもクルーズ船は寄港していた。中央ふ頭は岸壁上に倉庫があったため、バスの駐車スペースや岸壁上でのおもてなしのスペースに制約があり不便だった。
- ✓ クルーズ専用岸壁の耐震旅客ターミナルについては、ターミナルという名称ではあるが、特設施設等はなく、広場となっていて、客船ターミナルと釧路市の防災施設にもなっている。クルーズ船が寄港しない際には、祭りやイベント等で利用されている

4) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 西港第4ふ頭は貨物用岸壁で、周辺の景観はどうにもできないが、歩道を外国人が歩いて移動することもあるため、市職員が草刈りを行って、景観面での配慮をしている。

5) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 北海道クルーズ振興協議会と連携して、シートレードへ参加。港湾の部署だけでは観光面での提案は難しく、市の港湾の部署と観光の部署が協力している。最近では、船社や旅行会社から観光の部署にも相談が行くことがある。
- ✓ 先日、国交省の主催でプリンセスクルーズの担当者と個別のミーティングをして、新しい観光の提案を出して下さいと言われた。少人数のツアーでいいので、地元のスペシャルな人の説明が聞けるなど、特別なツアーの提案が求められている。普通ならタンチョウを観て終わるが、そこに専門家がいて説明を受けたいとか、普段は入れないけれども、クルーズ船客だからさらに一步手前まで行けるよとか。そのような要望が段々きている。後は、体験メニュー希望されている。

6) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 北海道クルーズ振興協議会や釧路港振興部会と連携して、シートレードに参加するなど、誘致活動において連携している。また、北海道だけでもクルーズ船の寄港する港は多数あるため、釧路の場合は道東の自治体同士で連携して、道東としてPRをしている。
- ✓ 他市との情報交換の場として、北海道クルーズ振興協議会の会議の場で、情報交換をするといったことはあるが、寄港時の対応で、どうしたらスムーズに受け入れられるのかといった点だけを参考にしていきたい。ただし、お見送り等については、それぞれの港の独自性が大事だと思い、逆に日本全国一緒だと面白くない。

7) 入港料等の減免措置

- ✓ 入港料に関して初入港の船のみに対して減免措置を適用している。2回目以降の入港に関しては通常通り徴収。市に対する直接収入としては、入港料と岸壁使用料、仮に給水すれば給水料が入る。直接収入だけでも1回の寄港で大きな金額が市に入る。

8) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 入港セレモニーに関しては、岸壁が街中にあり騒音の問題（クルーズ船は早い時には朝7時に入港する）もあるため、ほぼ実施していない。実施したとしても、横断幕の掲示や、船内での挨拶といった歓迎セレモニーに留まる。また、平日であると、参加者も学校や仕事があるため集まりにくい。
- ✓ 出港セレモニーに関しては、北海道運輸局釧路運輸支局が元となる釧路クルーズ振興部会の「おもてなし倶楽部」という団体が、毎回見送りイベントを実施。おもてなし倶楽部のメンバーとしては商工会などが入会している。

- ✓ 出向セレモニーの内容としてはサックスの演奏等で、毎回寄港ごとに異なる内容の見送りイベントを実施。おもてなし倶楽部は今年10周年記念ということで、お出迎えソングと見送りソングを作って、毎回入出港時にはその曲を流すようにしている。
- ✓ 参加者は曜日により異なるが、休日であれば多くの人が集まり100人単位の人がある。耐震旅客ターミナルの利点として、街中に位置しているため、仕事帰りでも寄っていきけるといったことがある。
- ✓ クルーズ船寄港時には通訳ボランティアとして、地元の北海道標茶高校、北海道釧路明輝高校、北海道釧路商業高校国際ビジネス科などの生徒が入っている。乗船客はお年寄りが多く、盛り上がっている。また、釧路港に寄港する船は沖縄・九州地方に多く寄港するスタンダードクラスの船とは客層が異なり、欧米系のお年寄りが多い（沖縄・九州の場合はアジア系のファミリー層が多い）ということであまくなできている。この他にも国際交流の会という団体が観光課から委託されて通訳ガイドをしている。
- ✓ 耐震旅客ターミナルでは、2017年に観光目的でWi-Fiの整備を行った。西港第4ふ頭の場合は、普段、観光客は立ち入らないので、クルーズ船寄港時には移動式のWi-Fiを持ち込んで利用してもらっている。
- ✓ 釧路空港で中国、韓国、台湾からのチャーター便があり、観光の部署が街中のサインの整備やパンフレットの作成を行っており、多言語表記といった対応はできている。

9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 観光施設をゆっくり観光したり、体験をしたりする層のクルーズ船が多く寄港する傾向にあり、買い物目的の船客は少ない。多くの乗客（6~7割くらい）はオプションツアーに参加して、釧路市内だけではなく道東を広く観光する。その他はタクシーを個人で手配して、市内で買い物やいろいろなところを見学している。
- ✓ 欧米系の外国人観光客は、飛行機や電車など既存交通体系で釧路に来る場合、成田空港などここを経由しなければ来ることが出来ないため、少ない傾向にある。しかし、クルーズ船の場合は欧米系の外国人観光客が多く訪れることが相違点である。
- ✓ ラグジュアリー船の乗客の特徴として、あまり他の人が行かないような場所を要望しており、特別なところを紹介してほしいという要望がある。また、近年では、乗客は定番の観光地には見飽きており、他にも体験型の観光の提案なども求められている。

10) 岸壁からの移動手段

- ✓ 耐震旅客ターミナルに入港する際には、シャトルバスは市ではなく和商市場（釧路市にある公設の市場）が、港と和商市場を結ぶシャトルバスを運行している。西港第4ふ頭に入港する際には船社がバスを手配しており、市としては用意していない。

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ 釧路市としてはクルーズ船寄港による経済効果には期待している。ただし、経済効果に関する

るアンケートは今年実施する予定であるが、調査は難しい。船が寄港したらツアーなどですぐに街に出てしまい、ツアーから戻ってきてても船がすぐに出港してしまうため、岸壁に滞在している時間は短く、やり方に工夫が必要。

- ✓ 船のクラスによって、乗客の客層が大きく異なり、上陸後の行動も異なることから、一概に1回客船が来たら釧路に何円の経済効果があると言えない。また、釧路港がファーストポートかラストポートかでも違いがあり、乗客の心理として、最初の寄港地であれば財布の紐を締めようとする傾向にあり、最後の方がお金を使ってくれる。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ 換金の問題。現状では街中の銀行を紹介する程度に留まっており、クルーズ船に係わらずインバウンド対策として最善しなければならない点である。また、クレジットカードや電子マネーへの対応が遅れており、どのように導入していくかが今後の課題。
- ✓ 和商市場では勝手井が有名であるが、クルーズ船客は3食つきなので、観光名所にはなっているが、消費には結びつかないという課題もある。他のツアーに関しても、昼食は船内というのもあるため、釧路市としてはクルーに焦点を当てていきたい。
- ✓ クルーは船内の食事に飽きているということもあるので、釧路フィッシャーマンズワーフMOOでラーメンを食べていたり、コンビニ等で買い物をしたりしている。ダイヤモンド・プリンセスクラスになるとクルーだけで何百人と乗船しているので、大きな消費につながる。また、クルー同士での口コミの評判が良いと継続的な寄港につながるということもある。
- ✓ 船にもよるが、入国審査よりも出国審査に時間がかかる。特にクルーズ船は多くの港を経由してくるため、たくさんものを持ち込んでおり、大変である。

13) 今後の目標

- ✓ 具体的な目標はないが、過去の寄港回数を見ると20回を超えると多いと感じる。また、回数が増えてくると誘致や寄港時の対応に関しての専門部署を設けた方がよいと考えている。現在では、港まつりの仕事等まったく違う仕事や、空港も管轄しているため、クルーズ船の寄港回数が増えてくると、片手間でやるということでは難しい。寄港時にはいろいろな団体に連絡をするなど、みんなで盛り上げていくという部分で片手間ではできない仕事であり、例えば、目標を決めて30回を目指そうということであれば、担当を決めて仕事をした方がよい。
- ✓ 夢としては釧路港の発着クルーズをやってみたい。釧路では空港もあり、前泊できるホテルも多くあるため、立地的には可能。さらに、宿泊が伴えば経済効果に貢献できる。

(10) 根室市

①調査概要

港湾名	根室港（重要港湾）
調査対象者	根室市役所水産経済部 港湾課長 能崎嘉氏 港政総務主査 鎌田鉄平氏 港湾課港政担当 主事 松浦拓哉氏
調査日時	2018年7月3日 10:00-11:30
調査場所	根室市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	花咲港東地区		
			
	写真-6-4-62 着岸地点	写真-6-4-63 着岸地点 2	
			
	写真-6-4-64 岸壁前面の花咲卸売市場	写真-6-4-65 岸壁背後地の様子	
			
	写真-6-4-66 背後地の燃料備蓄タンク	写真-6-4-67 背後地内公衆トイレ	
岸壁長さ/水深	185m/-10.0m		
港までの アクセス	根室駅まで車で約 12 分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：2000 年飛鳥 外国船：実績なし		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 根室港は、港湾施設として-10m岸壁しか有しておらず、入港することが出来るクルーズ船の大きさに制限がある。おおむね 2 万 5000 トンクラスのぱしふっくびいなすやにっぽん丸クラ

スの寄港に限られ、根室港に寄港するクルーズ船は2年に1回程度のペースで推移している(図-6-4-8)。

- ✓ 過去に寄港したクルーズ船は日本船のみで、外国船の寄港実績はないが、仮に船社側から寄港の依頼があれば、その時は検討するものとしているが、外国人観光客に対する言語等の対応がまだ不十分であるため、環境を整えなければ対応できない。

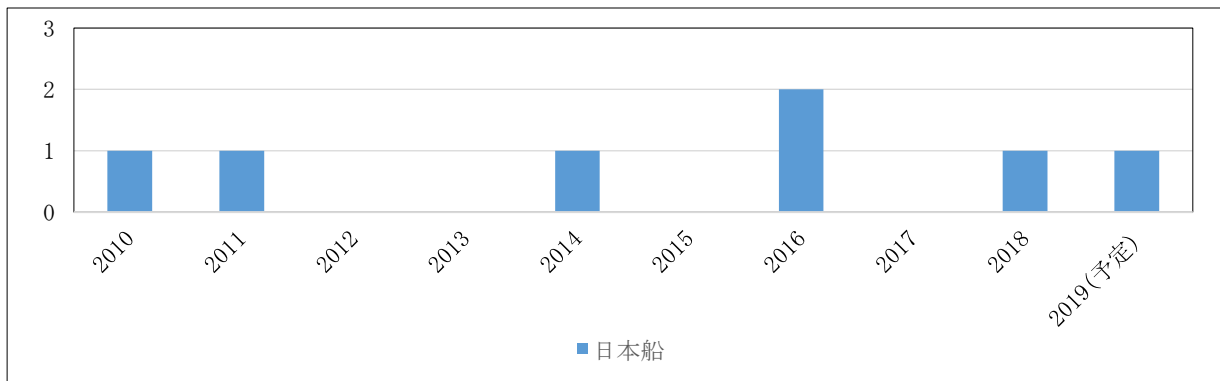


図-6-4-8 根室港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 根室港に寄港できる時期として、根室港花咲港区は流氷が来ることなく通年使うことが出来るが、海が時化ることや、陸上においても豪雪ではないが冷たい風が吹くため、根室市として冬場のツアーも提案はしたが、船会社側から無理だと言われた。

3) クルーズ船から見た根室港の立地特性

- ✓ 根室港は地理的に2つの制約がある。1つ目は、根室海峡は非常に水深の浅い海域であるため、大型船の航行に不向きであること。2つ目は、ロシアとの中間ラインがあり、北海道を一周するとして、知床半島の方から根室に来る場合、択捉島よりもさらに遠いルートを通らないといけないため、時間的な都合から根室港は避けられてしまう(図-6-4-9)。

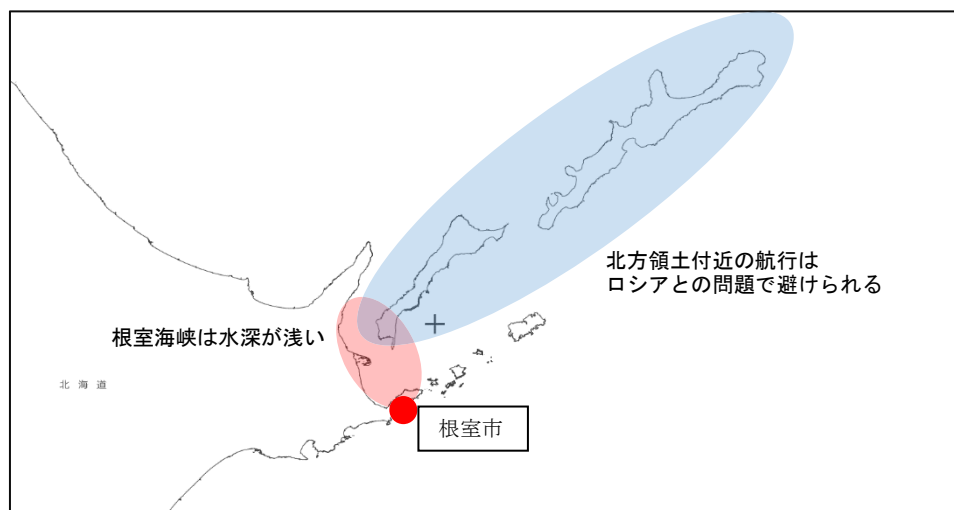


図-6-4-9 根室港の地理的事情

4) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 花咲港区の方では貨物船は重要度として高くないため、岸壁の背後に貨物があるというようなケースはない。また、大型船が入港するときに貨物船が入ってバッティングするようなことはないため、安全上の問題はない。

5) 誘致活動状況、船社からの要望

- ✓ ぱしふいっくびいなすやにつぼん丸が2年に1回、もしくは毎年寄港してもらえるよう、根室市や外郭団体の根室港振興協議会が連携し、官民連携でポートセールスを実施している。2017年度は日本クルーズ客船と商船三井に行き、直接、持ち込み企画も含めて、根室港に寄港してもらえるようお願いをしてきた。
- ✓ PR内容としては、自然を売りにしても知床には勝てない。根室はさんまの水揚げが日本一で、サンマ祭りを毎年開催しているので、そのイベントに合わせてクルーズ船を寄港させ、乗客にも参加してもらい楽しんでもらうといった企画の提案を行った。
- ✓ 根室で滞在してもらうとなると、イベントで引っ張るしか方法はなく、他とは差別化した食などのイベントをPRすることが効果的だと考えている。ただし、イベントの日程をずらすことはできないので、イベントを開催している時期に船側が合わせて寄港して、乗客に参加してもらおうというのが基本である。

6) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 今年、寄港するクルーズ船の打ち合わせで、根室港振興協議会、根室市観光協会とは協議を行っている。その他、北海道からクルーズ船の入港情報等が来るため、そのようなものは参考にしているが、協議や相談といったレベルのものはない。基本的には、根室市内の団体で完結している。

7) 入港料等の減免措置

- ✓ 実施していない。

8) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 市内の高校生が歓迎演奏を実施や、乗客に対する振る舞いを行っている。しかし、2018年の寄港時には滞在は2時間弱なので、セレモニーは実施するが、振る舞いはできないそのため、市職員が、クルーズ船に前港から乗り込んで根室の地酒を振る舞い、根室港の観光PRも行う予定である。

9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 根室市内であれば納沙布岬にオプションツアーとして行っている。市外にでてしまうツアーの行き先は詳しくは把握していないが、知床の方に行くツアーもある。その時の寄港によって異なるが、オプションツアーに参加する人が基本的には多い。

10) 岸壁からの移動手段

- ✓ シャトルバスなどは特に実施はしていないが、2.5万トンクラスの船であれば、バスは4~5台で足りるので、市内の観光バスだけでオプションツアーも対応は可能。

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ クルーズ船のような大きな船が入ると、珍しいため、地元の子供がわざわざ見に来てくれる。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ 現状では、経済効果としては、入港料による収入はあるが、市内での滞在に至っていないことから地域の経済への波及はない。
- ✓ 根室（花咲）港に入港しても、知床にツアーで行ってしまい、根室に滞在してもらえない現状にある。ポートセールス時の観光素材として、「自然」を売りにしても、北海道内のどこでも同じような景色で、世界自然遺産に登録されている知床には勝負で勝てない。
- ✓ 2018年にもクルーズ船の寄港は、根室港に乗客を降ろして、船は先回りして釧路港で待機させて、乗客は陸域で移動して、先回りしている船に乗るという形で、根室に滞在してもらえないという課題がある。

13) 今後の目標

- ✓ 具体的な寄港回数の目標はないが、年に1、2回の寄港があれば御の字ではないかと考えている。小さい船ならではの港ということを売りにして、例えばにっぽん丸の乗客ならではのおもてなしや、乗客だけしか味わえない特別なものを求めていると船社側から聞いたので、小さい船でしか入港できない根室港というのは売りになる。
- ✓ 根室の観光は以前からの課題ではあるが、滞在型ではなく通過型で、朝、根室に来て、夕方には釧路や阿寒の方に宿泊してしまう。かつては、団体旅行でカニだけ食べて帰るといったツアーが主流であったが、現在では観光の形態が変わってきており、何の目的もなく来られてゆっくりして帰るといった方もいる。クルーズ船客は富裕層のシニアが多く、そういった方たちは北海道の有名観光地には行ったことがあり興味がないため、秘境ツアーや、豪華なものではなくちょっとしたものが逆に人気になると船社側の人も言っており、そういったところに目線を合わせて、今後の提案をしていきたい。

14) その他

- ✓ 2018年のぱしふいっくびいなすは、読売旅行社のチャータークルーズで、北方4島周遊と知床を巡るクルーズである。北方4島の周遊と銘打っているので、旅行会社の方から、北方領土返還の原点である根室市の職員が船に乗って、船内で講演会をやってほしいと打診があった。そこで、市役所の港湾課と北方領土対策室が協議して、返還の啓発活動の一環として、船内で講演会をやることになった。自治体の職員が船に乗り込んで観光案内といったことは多々あるようだが、講演会は初めての試みである。

(11) 羅臼町

①調査概要

港湾名	羅臼漁港（第4種漁港）
調査対象者	網走市建設港湾部港湾課港湾管理係 和田亮氏、畠中皓平氏
調査日時	2018年7月4日 10:00-11:30
調査場所	羅臼町役場庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	<p>沖合に停泊し、通船にて漁港から上陸</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-6-4-68 羅臼漁港</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-6-4-69 羅臼漁港 2</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>写真-6-4-70 通船着岸時の様子</p> </div>		
岸壁長さ/水深	沖合錨泊		
港までの アクセス	通船着岸地点から市街地まで徒歩 1 分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：2013 年「にっぽん丸」 外国船：実績なし		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 羅臼漁港にクルーズ船が初めて寄港したのは 2013 年で、そこから毎年定期的な寄港がある。また、にっぽん丸以外の寄港はなく、にっぽん丸についても、毎年、夏場に実施される小樽港発着で、北海道の離島などを巡る「飛んでクルーズ北海道」によるクルーズのみである点が大きな特徴である（図-6-4-10）。
- ✓ 漁港区内には、にっぽん丸のような大型船を直接つけられる岸壁はないため、クルーズ船は沖合に停泊させて、乗客は通船で上陸させている。クルーズ船が停泊する位置としては、沖合から 3 km 程離れた場所で、漁協との協議の上で、停泊場所を決定した。また、通船は 2 隻用意されており、約 30 分おきに往来している。
- ✓ 通船が着岸する場所は、普段は、漁船の船外機を搬入する車路や、観光船乗り場となってい

る。出迎えの際には、自治体職員などがこの場所にいるが、自治体としてタラップなどは用意しておらず、商船三井の方で準備している。

- ✓ クルーズ船の錨泊や、通船の航行の可否に関する海象条件に関しては、船社と漁協が判断するものとしている。漁ができなくなるくらいに海が荒れていない限りは問題ない。以前にキャンセルになったときも、かなり荒れていたとのこと。ただし、目の前に国後島があるため、外洋のように荒れる日は少なく、穏やかな時は湖のようになる。

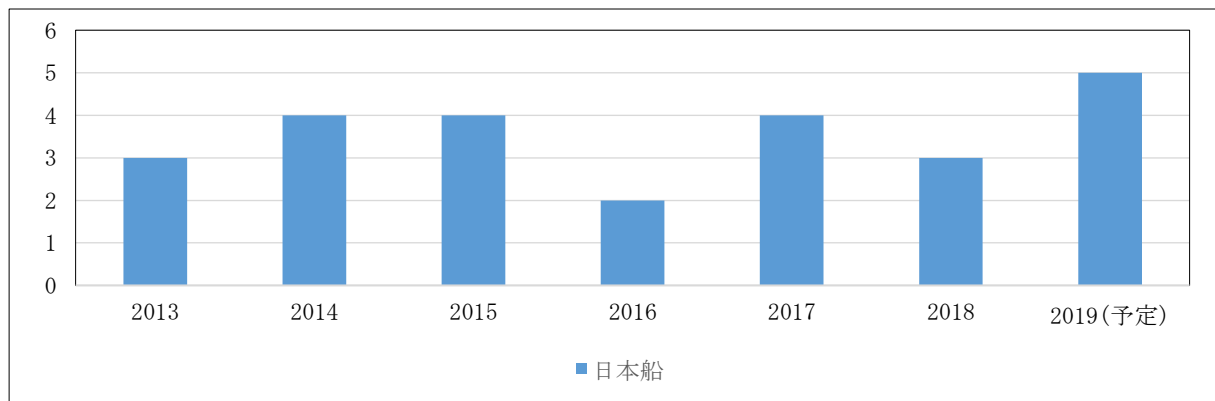


図-6-4-10 羅臼漁港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 羅臼漁港でクルーズ船を受け入れている時期は、夏場の8月～9月中旬頃であるが、仮にほかの時期で、クルーズ船を受け入れることのできる時期としては、漁の繁忙期でなければ可能であるとのことであった。漁の繁忙期としては、9月中旬以降の秋ごろは、最漁期であるとし、その時期であると、漁協との調整も難しくなるとしていた。また、冬場には流氷が漁港内まで入ってくる。

3) クルーズ船から見た羅臼漁港の立地特性

- ✓ 知床世界遺産があるというのが最大の寄港理由と思っている。また陸上交通でも不便な場所なので、船で来ることはメリットがある。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 漁業の町であるため、漁業活動の妨げにならないようにしており、漁が終わり人がいない時間帯にクルーズ船を受け入れている。

5) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 町として船社に対して積極的な誘致を行おうとは考えていない。にっぽん丸に関しては、羅臼町の観光大使をお願いしているので、そのような関係からも、他のクルーズ船を誘致するといったことは考えていない。漁港の係留設備についても漁船用なので、フェリー程度の大きさにも対応しておらず、クルーズ船はまったく着けられる状態ではない。ただし、他のク

ルーズ船社の方から寄港の依頼があれば、可能かどうか改めて協議していきたい。

6) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 誘致活動はしていないが、おもてなしについては役場、商工会、観光協会、漁協で協力している。
- ✓ クルーズ船の停泊場所と通船の発着場所が観光船の発着場所になっており、寄港毎に漁協と協議を実施。また、通船の発着場所についても船1隻分のスペース程度であるため、漁業者も協力的。
- ✓ 他の自治体や、北海道クルーズ振興協議会との受け入れ体制の連携は行っておらず、受け入れ体制に関しては、商船三井にほかの町の状況を聞いて参考にしてている。

7) 入港料等の減免措置

- ✓ 通船に対して、本来は漁港使用料がかかるが、羅臼町としてにっぽん丸には来ていただいているという立場なので、免除している。

8) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 受け入れ時の検討を、羅臼町役場、商工会、観光協会、漁協の4者で行っており、人員を集めておもてなしをしている。一般の方は、来られる方で来てくださいといった形なので、あまり来ない。
- ✓ おもてなしの内容としては、「ようこそ」といった看板掲示や、観光案内ができるテントの設置（北方領土返還署名活動を行うテント、特産品販売のブーステントの2つ）、通船の発着待ち用のベンチの設置。

9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 羅臼の地元の飲食店で協力して、公民館を会場として「知床ダイニング」をやっている。地元産品を使って、船客に楽しんでもらう目的がある。以前に、時化で船が羅臼に寄港できなかった時には、前港の網走港に知床ダイニングで使う予定だった食材を持っていき、船内で食べてもらった。
- ✓ 基本的にはクルーズ船客もその他の交通手段で来る観光客と行動パターンは変わらず、ビジターセンター、国後展望塔、道の駅、ホエールウォッチングへの参加といったもので、町の観光施設のキャパシティとしても、現在寄港している船の大きさであれば十分可能であるとしていた。また、日本船であるため、客層も日本人の高齢者が多い。

10) 岸壁からの移動手段

- ✓ 町で周遊バスを2台とハイエースを1台用意している。周遊ルートは、道の駅やビジターセンター、国後展望塔など。

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ 普段は、この辺りには大きな船が来ることもなく、クルーズの寄港も今年で6年目なので、今年も来たねと、風物詩的な感じになっており、地元の小学生は船内見学もさせてもらっており、そのような層には良いことだとは思う。
- ✓ クルーズ船に乗って1度に数百人の観光客が来て、年に4回寄港すれば、2000人くらいの集客が期待できるので、観光客による経済効果、寄港による羅臼のPRに期待している。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ もう少し町の商店にお金が落ちればいいと思っている。乗客の多くが、知床ダイニングで昼食を食べ、観光施設も無料で、あまり町を歩いてもらえないという状況であること。また、乗客も、オプションツアーで、羅臼町以外のウトロや野付半島などに行く人もいるため、これを制限するつもりはないが、全員が羅臼に残るわけではない。さらに、知床ダイニングを実施しているため、町の飲食店には乗客は行かないため、個人のお店に効果が波及しているか不明。

13) 今後の目標

- ✓ 寄港回数は増えればいいとは思っているが、目標があるわけではない。今後も羅臼町の大使であるにっぽん丸との関係が続いて行ければいいと思っている。大きな船を入れていきたいとかは考えていない。
- ✓ せっかく羅臼に来てもらうので、立寄ってくれる方への特別感を演出するようなものは何か必要だと思っている。

14) その他

- ✓ 羅臼漁港に必要かどうか、といったことを度外視にすると、大型客船がつけられる岸壁が欲しいと思っている。沖合ではなく、直接つけられた方が利便性は高い。乗客も自由に乗り降りできず、通船の時間を気にしながら行動しなければならないので窮屈かと思う。船の中に留まる人もいるため、直接つけられたほうがよい。

(12) ひやま漁業協同組合

ひやま漁協は、江差町周辺を管轄している漁協であり、2018年5月に江差港でクルーズ船の寄港を予定していたことから、クルーズ船に対する印象や、必要な協議について把握を行った。

①調査概要

調査対象者	ひやま漁業協同組合 総務指導部次長 兼総務課長 兼乙部支部所長 田畑貴照氏
調査日時	2018年3月13日 11:00-12:00
調査場所	ひやま漁業協同組合乙部支所

②ヒアリング調査結果

- 1) 江差港にクルーズ船が寄港する際の話し合いについて。
 - ✓ 詳しい話は分からないが、話し合いはしているはず。実際には沖合停泊となるが、当初は港の中に入るといった計画だったと聞いている。

- 2) 江差町は積極的にクルーズ船を誘致したいようだが、漁協としてはどう考えているか。
 - ✓ クルーズ船では港の中につけないと思う。江差港には奥尻島からのフェリーが就航しているが、フェリーはクルーズよりも小さく、クルーズ船の実施のサイズは想像できない。
 - ✓ 江差港の中では養殖をしており、そのあたりは漁師の人に聞いてみないと分からないが、なにか要望は出てくると思う。漁師の話をまとめて漁協として良いか悪いかは出てくるが、ダメということではない。観光とかいろいろな要素が絡むのでダメともいえない。

- 3) クルーズ船の寄港に際し、協力が求められたらどのようなことができそうか。
 - ✓ ひやま管内では奥尻島くらいしかクルーズ船寄港が無い。やるとしたらまず町役場が窓口になる必要がある。ひやま漁協は合併組合で、瀬棚から上ノ国まであり、ひやま管内でも多くの町がある。まずは江差町が地元の漁師の人と話をし、協力してくれるか話し合いをすることになると思う。協力してくれるとは思いますが、個々の漁師に聞かないと分からない。

(13) 函館地区クルーズ振興協議会

北海道には北海道クルーズ振興協議会という運輸局主体の組織があり、北海道内のクルーズ船の寄港情報などの取りまとめを行っている。また、2006年、2007年には、小樽や利尻島でクルーズ船客に対してアンケート調査を実施している。

振興協議会は道内に3つの支部（函館、釧路、苫小牧）があり、今回は函館と釧路で調査協力を得ることができた。

①調査概要

調査対象者	函館地区クルーズ振興協議会事務局 国土交通省北海道運輸局函館運輸支局主席運輸企画専門官 矢島修氏
調査日時	2018年3月15日 11:00-12:00
調査場所	北海道運輸局函館運輸支局

②ヒアリング調査結果

1) 振興協議会の設立経緯

- ✓ 2007年（平成17年）に発足。函館地区クルーズ振興協議会の上に北海道クルーズ振興協議会という上部組織がある。これは、函館運輸支局の上の北海道運輸局の中にある。函館地区クルーズ振興協議会はこの下部組織として発足。
- ✓ 会員は調査時点で28組織29会員。内訳は、官庁、周辺市町村、商工会議所と観光関係、JTB、トップツアーなど旅行代理店、銀行など。銀行が入っているのは、クルーズ船寄港時の両替対応のため。他にも観光協会や函館の朝市連合会が加入している。

2) 振興協議会と市町村の役割分担

- ✓ 誘致に関することは全て市町村が実施。事務的なことを振興協議会で行っている。振興協議会という組織はあるが、会費は無く、予算も少ないのでできることは限られている。函館港入港時のボランティアの取り纏めも函館市が担当。
- ✓ クルーズのイベントやボランティアを行っている団体に感謝状を出している。今年は10年前からクルーズの見送りや通訳ボランティアをしてくれている地元の高校を表彰した。

3) 北海道クルーズ振興協議会との関係

- ✓ クルーズのプロモーション活動として、毎年フロリダで開催される「シートレード」というクルーズ関係者が集まるものがあり、そこにVJ（Visit Japan）の地方連携事業で北海道クルーズ振興協議会と各自自治体がタッグを組んで出展している。
- ✓ 内容としてはクルーズ船社のキーパーソンに対しポートセールスをするといったもの。函館市も2年前から参加してもらい、北海道運輸局と函館市がタッグを組んでシートレードに出展した。今年もシートレードはあるが、釧路、網走、函館市、小樽市が一緒に行っている。
- ✓ セールス内容は、北海道全体で宣伝に行くため、すべての港の情報を記載したパンフレット

を作成し、喫水などの岸壁のスペックについて宣伝する。

4) 函館クルーズサポーターズクラブについて

- ✓ 振興協議会で函館クルーズサポーターズクラブという団体の取り纏めを2009年（平成19年）から実施。クルーズ船寄港時の見送りや歓迎イベントに向け、市民を集める。
- ✓ 参加者にはスタンプカードを発行し、スタンプが3個たまると船内見学会に参加できる。船内見学会は、一般応募だと毎回抽選になり、すごい倍率になる。そのため、サポーターズクラブには優先的に与えていくということをやっている。
- ✓ 会員は現在約2300名。会員になるには、会費や入会条件は無く、FAXかメールができれば可能。イベントの案内や入港情報の提供を行う。
- ✓ 会員は一般市民がほとんど。船の見送りや歓迎の「イベントに来てください」という案内をメール、FAXでしている。その他、振興協議会で函館発着クルーズ商品の情報を流したり、クルーズの入港情報を流したりしている。会員はボランティアで来てもらっているので、時間に余裕のある年配の方が多く、見送りに関するお金を出せるわけでもなく、交通費も出していないので、船に興味ある人が、参加している状況。とても船に興味のある方は、こちらから声をかけなくても、入港情報を分かっている、写真を撮っている。
- ✓ 全ての船に対して歓迎・見送りイベントをやっているわけでもなく、同じ船は極力避けている。「ダイヤモンドプリンス」が7~8回入港しているが、その年の最初と最後の寄港では実施したが、他はやっていない。日本船に関しては船社が断らない限り全部やっている。出港時間が23時など遅い場合は人も集まらないので実施せず、比較的早い時間のみ実施。
- ✓ 見送りイベント内容に関しては、名物“いか踊り”で法被を着て、船が見えなくなるまで踊っており、見送りイベントの恒例となっている。
- ✓ 振興協議会としても、HPを持っているので、HPから会員の募集やセミナーの案内をしている。最近では会員数が増えておらず、脱退していく人が多い。高齢になってもうしんどいという人もいる。ただ、会費を取っているわけでもなく、一方的に情報を流すだけなので、流して現場に来てもらうというのを目指している。

5) 協議会主催の会合やセミナーの開催状況

- ✓ セミナーは年に1回程度開催。一般市民を対象としたものと、市町村や企業など関係者向けの2種類。観光関係者やメンバー向けのセミナーでは、日本海事新聞の沖田氏を呼んでセミナーを行ったこともある。
- ✓ 会合に関しては、船客は函館市内だけでなく市外にも行くため、周辺市町村と連携し“道南を活性化したい”といった目的で各自自治体に参加してもらっている。ただ、周辺自治体の総会出席率は低く、なかなか連携が取れていないのが現状。どうしても、実際にクルーズ船が入港するのは函館港しかなく、声はかけるが他の自治体からは来てもらえない。
- ✓ 他の自治体もこれから新たにクルーズを迎えることになると、どういうことをやっているかと分からないこともあるので、その自治体からの問い合わせもある。特に、松前は去年一

昨年クルーズが入港予定だったので、積極的に来ている。他に、自治体からの意見として、函館からツアーバスを出してクルーズ客を誘客して欲しいという意見もあった。

6) 他振興協議会との連携

- ✓ 他の協議会とは直接の交流はないが、北海道クルーズ振興協議会の総会時に集まる。釧路もクルーズ振興協議会のようなことをやっており、全国的にもクルーズ振興協議会が立ち上がっているが、道外の協議会については関りが無い。

7) 振興協議会設置の効果や今後の課題

- ✓ 人員が足りないことが課題。協議会の事務を担当しているのは1人で、クルーズ業務以外の仕事もあるため、クルーズ船が週1回寄港すると、他の業務ができなくなる。函館市も同様の状況。そのため、ボランティアや市民の力を借りないとクルーズ振興はなかなか難しいところがある。見送りに関しても、クルーズサポータークラブから声をかけると一般の人が来てくれ、皆の協力があって成り立つものである。

(13) 函館地区クルーズ振興協議会

北海道には北海道クルーズ振興協議会という運輸局主体の組織があり、北海道内のクルーズ船の寄港情報などの取りまとめを行っている。また、2006年、2007年には、小樽や利尻島でクルーズ船客に対してアンケート調査を実施している。

振興協議会は道内に3つの支部（函館、釧路、苫小牧）があり、今回は函館と釧路で調査協力を得ることができた。

①調査概要

調査対象者	釧路港利用促進協議会釧路クルーズ振興部会 国土交通省北海道運輸局釧路運輸支局主席運輸企画専門官 寺坂義勝氏
調査日時	2018年7月2日 14:00-16:00
調査場所	北海道運輸局釧路運輸支局

②ヒアリング調査結果

1) 振興協議会の設立経緯

- ✓ 15年前（2003年）にクルーズ振興部会が設立され、初めて会議を行った記録がある。この部会の上部組織、「釧路港利用促進協議会」が釧路市役所の中にあり、そこから“フェリー誘致の部会”など様々な部会を立ち上げて活動している。
- ✓ クルーズ振興部会は、釧路市だけではできないようなことでも、運輸局・開発局と協力してクルーズ船を呼び込もうという目的でできた。
- ✓ 参加団体はクルーズ寄港時に関連する、旅行会社、交通機関、港湾振興会、法務局に声をかけて構成し、部会設立時から会員は増やしていない。また、ボランティア団体の「おもてなし倶楽部」は後に市民団体で構成される組織として設立された。

2) 振興協議会と市町村の役割分担

- ✓ クルーズ船の誘致活動や入港手続きは全て市が行っており、運輸局（振興協議会）はバックアップする立場にある。振興協議会はボランティアのとりまとめが主業務。
- ✓ 他にも受け入れの部分で、寄港後の二次交通の利便性向上に取り組んでおり、振興協議会会員のバス協会や、ハイヤー協会と話し合いをしている。観光コンベンション協会も入っており、それらのメンバー同士で何かうまくできるようにしようというのが協議会の目的。

3) 北海道クルーズ振興協議会との関係

- ✓ 函館や室蘭、釧路といった大きな港がある場所にはそれぞれクルーズ振興協議会があり、それらは北海道クルーズ振興協議会にも加入している。上部組織となる北海道運輸局の下部組織として、各市町村に出来たのだと思われる。それぞれ国土交通省の運輸局・開発局と、観光関係者などが集まって活動している。

4) おもてなし倶楽部について

- ✓ 2011年に釧路港で耐震旅客船ターミナルが供用開始されるのに先駆けて、2008年にターミナルの利用を考えようという会ができた。そこで、旅客船の歓送迎やおもてなしを行うことになり、その実証実験として事業費が出て実施した。当初は、2008年に飛鳥Ⅱが何回か寄港し、そのおもてなしをするために、「(仮称) 飛鳥Ⅱおもてなし実行委員会」を設立し、予算を持っている開発局の港湾整備担当と市の港湾課が事務局になり、実行委員会を立ち上げた。
- ✓ 立ち上げの際、振興協議会としては市民に情報発信・周知するために「おもてなし倶楽部友の会」の会員を募集し、メール・FAXで広報した。この実証実験が終わった後に、アンケートを実施したら、来年度以降も続けたいという声が多かったため、継続して今に至る。
- ✓ クルーズ船入港時は早朝で人が少ないので、釧路で観光大使をしているヒートボイス（地元の音楽グループ）が、おもてなし倶楽部の10年目を記念して、歌を作ってくれて、ミニライブみたいな感じでお出迎えすることにした。他にも、横断幕、垂れ幕に船名入れて、ようこそ釧路へと書いてあるやつをいつもは壁にかけていたが、市民がそれを持って、船が来た時に近くに行ってやれば喜ぶと。それから、CDと横断幕のお出迎えで、乗組員とかが喜んでくれた。
- ✓ 参加者は、クルーズ船の出入港時刻にもよるが、関係者も含めて50～100人くらい来る。お出迎えは少ない方。お見送りは結構去年も、毎回出し物出すようにして発信もしているので、150～300人くらいの人 coming。5、6年前は2000人集めようという企画もあったが、その当時と比べると少なくなった。300人ほど集まると岸壁が埋まっているように感じる。

5) 協議会主催の会合やセミナーの開催状況

- ✓ 全体会合は年に1回。
- ✓ おもてなし倶楽部の会合は、年間5～6回行い、イベントの内容を協議している。今年は釧路港にクルーズ船が20回寄港するので、毎回違う企画をしようということになった。回数が多いので、メンバーをそれぞれ4つの班に分けて、4班で、それぞれ5回ずつ持ち回りでイベントを考えようと企画し、企画が決まったら再度集まって話をするような計画をしている。例えば、地元のバンドや、サイリウムでのお出迎え、地元の歌手を呼ぶ等、様々な企画をしている。やりたいと言う団体があればそこに声をかけてやっていた。

6) 振興協議会設置の効果、クルーズ船寄港による効果

- ✓ 見送りイベントの参加者は、おもてなし倶楽部の会員になっている企業メンバーだけでなく、町内会の人とかが良く発信しており、回覧板とかでも回してくれている。そのため、来てくれる人も知らない人ばかり。家族連れで予定表を見たから来たという人もおり、市民の意識も高いと感じる。
- ✓ 日中も施設のお年寄りとかが車いすで介護士と来たり、幼稚園・保育園から港まで見学している。情報を貰ったから来たという人も多く、岸壁に人が訪れる要因になっている。
- ✓ 2017年4月以降はタクシーのブースを設け、市内のタクシー利用台数を調べていたが、タク

シー50 台ほど用意しても 14 台しか使われていなかった。しかし、ダイヤモンドプリンセスの場合、人数も多いからか 147 台が利用された。市内の観光だけで 2~3 時間の貸し切りで使われている。市内のタクシーがいなくなるくらい使っている。

- ✓ タクシー・ハイヤー協会が、国土交通省の外部団体であり、そこがクルーズ船寄港時のタクシーやバスの利用状況をデータ収集している。データは非公表だが、内部でデータを収集しておけば、次に来た時に使える。
- ✓ 和商市場はちょっと距離があるので、和商市場が無料シャトルバスを 30 分おきで出している。西港だと市内まで 10 km くらいあるので、ダイヤモンドプリンセスの旅行代理店が市内までのシャトルバスを手配している。昔は無料だったが、あまりにもドル箱で去年から乗り放題券として 1000 円 (10 ドル) 取っている。それでも、5~10 分おきで市内を周遊するバスを出している。タクシーだけだと、西港から町まで 2000~3000 円くらい。

7) 今後の課題

- ✓ 耐震強化岸壁を有効的に使おうというのが、おもてなし倶楽部の発端。そこから毎年いろいろなことを企画していったのは良いが、ここ数年は何が軸だったのかわからなくなってきた面もある。セレモニーをやるのもお金がかかり、市からの補助で成り立っている。昔なら寄港回数も 5~6 回だったが、今年は 20 回のためお金がなく、対応方法も再検討しなければならない。おもてなし倶楽部はお金を集める会ではないし、国からはお金を出せない。事務局は、民間をスポンサーとか、民間を頭にして、市は入港させるのが仕事なので、賛助会員にみたいな形にできればいいかなというのを釧路市と運輸局で考えている。現在は釧路市、振興協議会、おもてなし倶楽部が良い関係を築いているが、亀裂が入ったら大変。今後は上手に事業を継続するためにはどうすればいいか考える必要がある。
- ✓ 寄港回数が増えるのは良いが、ボランティアの人も仕事をしている。市役所も開発局も商工会議所も、それぞれ別途仕事があるため、寄港回数が増えると違う仕事がおろそかになる。そのため、過重労働になっているのは確か。ただ、寄港回数を増やしたほうが町は潤う。

6-5. 関連団体に対するヒアリング調査結果のまとめ

アンケート調査を踏まえて行った関連団体に対するヒアリング調査によって明らかになったクルーズ船の評価や誘致に対する意識の差異を以下にまとめる。

- ① 受け入れる側としては、クルーズ船の寄港を増やしていきたい、継続していきたいという認識が多いが、物流埠頭を併用している例が多く、物流業者の協力によって受け入れが実現している。そのため、急激に増やしていくことは難しい。
- ② 各地域のクルーズ振興協議会では、主に寄港時のおもてなしに関することを行っており、サポーターズクラブなどの管理を行っていた。また、基本的には誘致活動は自治体が行っており、振興協議会はセミナーの開催や、海外でのポートセールスに向けた補助事業を行っているとのことであった。
- ③ 実績の多い港では、船社のキーパーソンを招聘していたりする。ただし、寄港回数が増えるにつれツアーもマンネリ化するため、クルーズ船客ならではの特別なおもてなしや、新しいコンテンツの提案が求められており、自治体としても苦慮している。
- ④ おもてなしについては、地域の団体や学校などが協力している場所も多く、特に地元住民との交流ができるようなコンテンツについては、船客や船社からの評判も良く、函館市の遺愛女子高校による通訳ボランティアの活動は様々な団体から表彰を受け、地域の重要なアピールポイントになっている。
- ⑤ 函館港のように寄港回数が多い場所では、市の担当職員の負担が大きくなっていることや、予算に限りがあることから、一部の船に対する歓送迎イベントを簡略化することや、開催しないといった対応を行っている。
- ⑥ 小樽港のように発着地となる場所では、食材の積込ができることが大きな効果として挙げられており、船舶専用の食糧卸業者にとっても、クルーズ船は大事な顧客となっている。
- ⑦ クルーズ船客の消費については、九州・沖縄と客層も異なるため大規模な経済効果は実感できていなかった。
- ⑧ 江差や岩内など、クルーズ船の寄港がほとんどない地域においては、受け入れの準備でどのようなことが必要かのノウハウが無いことや、予算の関係で早い段階での準備ができず、寄港日間に慌ただしく準備をしなければならないといった課題が挙げられた。

第7章 全国における誘致活動の実態と 寄港に向けた取り組み

第7章 全国における誘致活動の実態と寄港による効果・課題

前章では、東日本、北海道で寄港魅力が高くなった地域の自治体、漁協へのアンケート調査とヒアリング調査を行い、クルーズ船に対する意識や、誘致に向けた課題状況、受入による効果や課題などを明らかにしてきた。本章では、今後クルーズ船を誘致しようと考えている自治体が、効果的な誘致活動や地域振興に繋げられるよう、全国のクルーズ船受入れ実績のある自治体に対してヒアリング調査を行い、今までの活動内容や生じた問題、課題など、先進事例のノウハウ構築を行う。

7-1. 調査対象地の選定と調査方法

調査対象とした港を表-7-1-1に示す。

ヒアリング調査対象地は、本研究で掲げているクルーズ船ならではの寄港地とする。具体的には、「既存交通体系でのアクセスは不便だが、クルーズ船の寄港実績が十分にある港」とし、既存交通体系の不便さは「新幹線の駅」「空港」のいずれかから港まで20km以上離れていることとし、クルーズ船の寄港実績については、過去に年間12回以上の寄港実績を有している港とした（離島は除く）。

調査については、各港におけるクルーズ船の誘致担当者に対して直接対面式のヒアリング調査を依頼し、2018年7月2日～2019年3月7日にかけて実施した。なお、北海道4港（網走港、小樽港、釧路港、室蘭港）については、既に前章で記述している。

表-7-1-1 ヒアリング調査対象地一覧

地域	港名	所在地	アクセス起点までの距離
北海道	1. 網走港	北海道網走市	28.0km（網走港⇄女満別空港）
	2. 小樽港	北海道小樽市	35.6km（小樽港⇄札幌飛行場）
	3. 釧路港	北海道釧路市	20.2km（釧路港⇄釧路空港）
	4. 室蘭港	北海道室蘭市	97.8km（室蘭港⇄新千歳空港）
近畿	5. 新宮港	和歌山県新宮市	91.3km（新宮港⇄南紀白浜空港）
	6. 鳥羽港	三重県鳥羽市	154.0km（鳥羽港⇄名古屋空港）
	7. 舞鶴港	京都府舞鶴市	81.9km（舞鶴港⇄但馬空港）
中国	8. 宇野港	岡山県玉野市	24.1km（宇野港⇄岡山駅）
四国	9. 宇和島港	愛媛県宇和島市	92.2km（宇和島港⇄松山空港）
九州	10. 別府港	大分県別府市	36.7km（別府港⇄大分空港）
	11. 細島港	宮崎県日向市	81.8km（細島港⇄宮崎空港）
	12. 油津港	宮崎県日南市	49.2km（佐世保港⇄長崎空港）
	13. 佐世保港	長崎県佐世保市	50.4km（油津港⇄宮崎空港）
	14. 長崎港	長崎県長崎市	39.4km（長崎港⇄長崎空港）

7-2. ヒアリング調査結果

ヒアリング調査結果を以下(1)～(10)にまとめる。

(1) 舞鶴港

①調査概要

港湾名	舞鶴港（重要港湾）
調査対象者	舞鶴市みなと振興・国際交流課　みなと振興・クルーズ客船誘致係長 後厚史氏
調査日時	2018年11月12日 10:00-12:00
調査場所	舞鶴市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり（第2ふ頭）	旅客ターミナル	あり（第2ふ頭）
クルーズ船 着岸地点	①第2ふ頭		
			
	写真-7-2-1 停泊岸壁	写真-7-2-2 SOLAS フェンス	
			
	写真-7-2-3 クルーズターミナル	写真-7-2-4 クルーズターミナル	
			
	写真-7-2-5 ターミナル前の駐車場	写真-7-2-6 市街地への路面サイン	
			
写真-7-2-7 ターミナル出口の様子	写真-7-2-7 ターミナル出口の様子		

<p>クルーズ船 着岸地点</p>	<p>②国際ふ頭</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-8 SOLAS フェンスと ふ頭へのアクセス道路</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-9 岸壁の様子</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>写真-7-2-10 コンテナの置かれたふ頭</p> </div>
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>①330m/-9.5m (11万トンクラスまで対応可能) ②280m/-14.0m</p>
<p>港までの アクセス</p>	<p>①市街地までシャトルバスで10分 ②市街地までシャトルバスで10分</p>
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：1993年（船名不明） 外国船：2013年（船名不明）</p>

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 2016年にコスタ・ヴィクトリアが日本海周遊クルーズのインターポーティングで舞鶴・金沢から乗れるというプランをスタートさせて3年目。当時のコスタ社に対する誘致状況は記録が無く不明だが、当時外国船社がどこもやっていなかった日本海側に目を付け、金沢・舞鶴・博多で首都圏と関西圏と九州をつなぎ、フライ&クルーズもでき、ある程度誘客を望める港として選んでもらえた。
- ✓ 邦船が少ないのは、コスタクルーズが入るとバースが取れない、価格競争で負ける等が理由。邦船クルーズは基本太平洋側で、それを日本海側に回すのは難しい。市としては邦船にも来てほしいので誘致活動はする（図-7-2-1）。

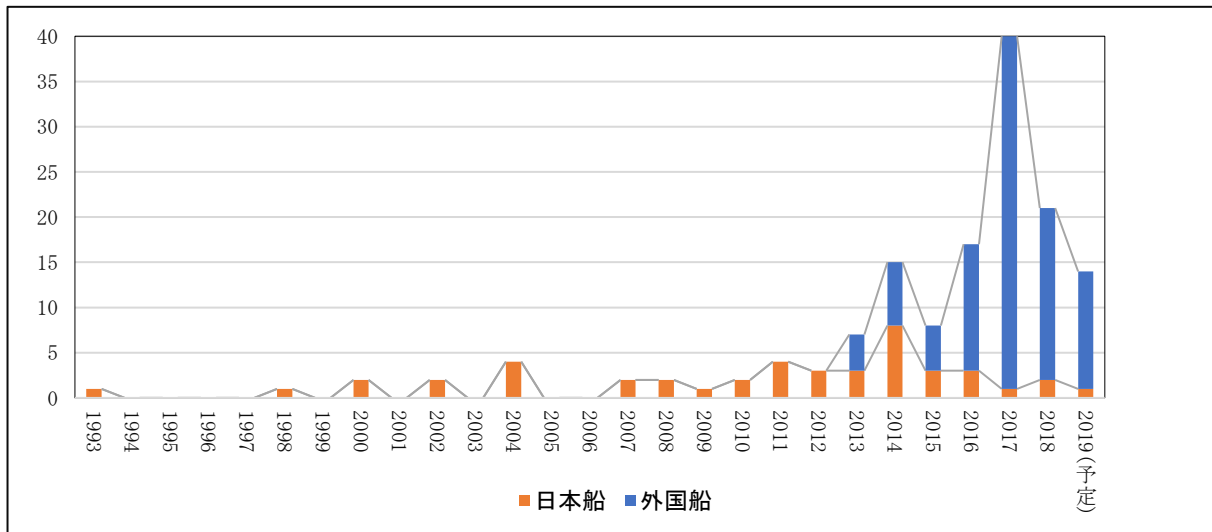


図-7-2-1 舞鶴港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 日本海側では冬場は荒れるので避けられる。去年はコスタが5月-10月までやってくれていたが、今年は夏季の7月-8月に絞られた。
- ✓ 日本海側なので朝鮮半島の情勢に左右されることもある。

3) クルーズ船から見た舞鶴港の特性

- ✓ 日本海側では休みが取りづらい日本人向けに4泊5日で舞鶴>金沢>釜山>境港>舞鶴というルートが組めるが、太平洋側ではできない。7泊とかになってしまう。短いクルーズが組みやすいのは舞鶴に限らず日本海側全体が選ばれる要因。
- ✓ 高速道路が充実しているのので、2時間あれば京都市まで行けるし、反対に京都の人も舞鶴に来て乗船できるので、乗船客の確保もしやすいといったメリットがある。
- ✓ 自家用車を活用した「ドライブ&クルーズ」の提案を行っている。2016年からやっており、京阪神からの利用者が多い。販売してくれる旅行社がどこにあるかにもよるが、東海地方からも来ている。名古屋からも2時間半で来られる。一番多いのは京都ナンバーだが、四国からも来る。コスタクルーズの場合、金沢は17時出航、早い時は13時半とかなので、当日移動するとかなりバタバタする。その点、舞鶴は22時出航と遅いためゆっくり移動できる。金沢は新幹線できて乗船する人が多いし、乗船数も多いが、販売店に聞くと「舞鶴はゆっくりできるし車で行けるので、そこは売りにしている」とコメントがある。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 第2ふ頭はクルーズ船用ふ頭としている。国際ふ頭は貨物利用しており、11万トンを超える大型クルーズ船が来るときのみクルーズ船が停泊するが、そこまで大きな船が来ることは少ないので特に問題はない。ただ、国際ふ頭にはあまり入らないので、担当者ベースでのノウハウ継ぎが難しい。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 貨物岸壁だからということではないが、国際ふ頭に大量のバスが来た場合に交通事故が起きないように注意している。特に中国人観光客など言葉がわからない場合は勝手にウロウロすることがあるので、警備員を配置して事故を防いでいる。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 2011年に機能別拠点港に選定され、市長が港湾の振興を柱に掲げており、市長自ら上海に向き、船社に対してトップセールスを実施。舞鶴1港でやっても効率的ではないので、関西クルーズ振興協議会や、「環日本海クルーズ誘致協議会」を富山・小樽・秋田・境の5港連携で行っている。内容はキーパーソンの招聘。各港100万円ずつ出し合い、船会社の配船決定者などを呼ぶ、港の状況や寄港地の観光内容を見てもらう。5港連携も、南北に広がっているので、一緒に連携し活動するのは難しく、「舞鶴・境港チーム」と「富山・秋田・小樽チーム」に分かれてツアーなどの提案をしている。
- ✓ コスタクルーズが毎年航路を組んでいる港が連携した「コスタ5港湾都市連絡会」も設置している。ここでは、金沢・境港・福岡・釜山・舞鶴でコスタ社に継続して来てもらえる（繋ぎとめる）ように、コスタ社を呼んで年数回会合を開く。港ごとにサービス内容が変わるといけないので、例えばシャトルバスの値段を統一するなど、サービスを均衡させる。また、現在のルートは博多⇒舞鶴⇒金沢となっているので、博多に舞鶴のパンフレットを送り、博多から乗船するときに「明日は舞鶴ですよ」と認知・PRしてもらう。同様に、舞鶴港では金沢のパンフレットを配る。1港だけでコスタ社に意見するのではなく、5港が集まって要望事項などをコスタ社に伝えると共に、コスタ社の考え方や誘客状況などを聞いて、全体で質を上げていくことを目指している。
- ✓ 連携によるセールス時に、例えば舞鶴⇒金沢⇒境港⇒博多と寄港すると決まった時、どこの港で何をアピールポイントとして、出すか具体的な話し合いはできていない。ただ、5港で誘致活動をするときに、「舞鶴は海鮮丼で・・・」「金沢は海鮮丼で・・・」となっていると、聞いている側からするとどこの港も一緒になってしまう。そのためにもう少し個性を出し、質の高い体験ができるとか、地域独自の地方色を出さないと聞く側がつまらないということは認識し、議論はしている。
- ✓ 船社も以前は港のスペックなどを聞くことが多かったが、同じ船が何度も来る場合や自身の船と同程度またはさらに大きい船が入った実績があれば港のスペックなんていらぬと言われる。他の寄港地ではできないことを聞かれる。ロストラルのようなラグジュアリーで人数も少ない場合は、特別拝観の企画の提案や、20人限定ツアーとか少人数制のものを提案している。
- ✓ ラグジュアリークラスの飛鳥Ⅱだと、お客さんを歩かせたくないなので、すぐ近くまでバスを寄せてくれなど動線に関して言われる。外国船社だとそこまで動線に関する要望は言われない。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ バース調整は、港湾管理者である京都府の港湾部。誘致活動は市。舞鶴市は京都府本庁から遠いため、最初は舞鶴市の方で港を活かした地域活性化の名目で市が誘致活動を行っていた。段々船の数が増えるにつれて京都府の方もついてきた。今は府と市と一緒に活動し、昨年からは京都府港湾局が舞鶴に事務所を設け、より連携しやすいようにしている。
- ✓ 日本海側の拠点港選定時、複数の港が連携していることが認定条件でもあり、連名で申請する必要があった。そのため、「環日本海クルーズ誘致協議会」を設置した。伏木富山港が一番推進に熱心だったので、伏木富山港が発起人となり、外航クルーズと一緒にやっという話になった。その中で、日本海側でコース的に近く、良い距離間（夜発到着）の舞鶴港にも声がかかった。推進母体は伏木富山港なので、挙手制なのか一本釣りなのかはわからない。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 減免措置は未実施、施設利用料として1トンあたり4.09円（5万トンだと約230万円）の収入が京都府に入る。
- ✓ 舞鶴港発着クルーズはあるものの、燃料の補給や給水、食料の積み込みのうち一部しかできていない状況。水は舞鶴市の水道局から供給をしている。食料の納入はできていない。営業部門や配船部門とはやり取りがあるが、資材担当者とは中々接点がない。既得権もあるのだろうし、ロット（出荷量）の問題、カジュアル船なのでかなり安い値段で販売しなければいけないといった課題がある。まずは、邦船でお酒や京野菜とか、全てでなくても幾つか納入できればと考えている。実際に話もするが、「貰える分には良いですよ」と言われる。船内でサンプルを置いて岸壁で販売するのも良いが、やはり船で買ってほしいという気持ちはある。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 京都府の中丹広域振興局というのが舞鶴市にあり、そこが担当している。何故そこがやっているかは理由が無く、新しい分野の所を府と市と一緒にやっている中で自然と。基本的に初入港の時にはやっいて、歓迎式典で市長や副知事、港湾局長が来てセレモニーをする。何回も来ている船では、シーズン最初におかえりなさいという意味も込めた歓迎式をやっている。出向時の見送りも基本的にはやる。ただ、コスタネオロマンチカでは手を振るくらい。出向が22時とか遅いのでスタッフがLEDライト振るだけ。他の時は規模に差はあるが基本的には行う。
- ✓ 市民は外国船寄港時 SOLAS 条約があるので入れない。高校生の吹奏楽部に演奏してもらう時は、事前に学生と保護者を登録して入ってもらえるようにしている。幼稚園児なども同様。邦船の場合はフリーなので自由に入出入りしてもらえる。今年は邦船の寄港が夏休み中の土曜日だったので、家族連れが集まって手を振ったりしていた。
- ✓ 京都府港湾局側からの提案で、舞鶴市ではクルーズ船客を対象にしたクーポン付き観光パン

フレットも作成している。観光案内所を作るので、降りてきたときに配っている。言語は日・英・中・韓に対応。行政が作るのも、掲載する店舗を平等にしなければいけない。ただ実際はクルーからはマクドナルドとか釣具屋どこって聞かれることが多く需要があるので、それは別刷りで作った。観光案内所は外部委託しているが、聞かれた場所を全部把握し、マックや回転寿司屋とかをプロットした地図を作った。その地図やパンフを見ながら回ってくれる人も多い。

- ✓ 船社としては、OP ツアーに参加してほしいという意向があるので、フリー客へのサービスはあまり考えていない。逆にコスタの場合は、あまりにもフリー客が快適に過ごしちゃうと、ツアーが売れなくなっちゃうからやって欲しくなさそう。邦船は「お客様」として捉えているので、どんどんやってください、といったスタンス。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ コスタの日本海クルーズの場合、乗客の約8割が日本人。舞鶴・金沢から乗る外国人は殆どいない。いても日本在住の外国人。博多からは東南アジア人（タイ、フィリピン、シンガポール）が福岡空港経由で乗船する。また10%は釜山で販売しているとコスタ側が言っているので、韓国人もそれくらい（100人くらい）。
- ✓ ロストラルの場合は完全に“フライ&クルーズ”で、欧米人が多い。日本人にも販売するらしいが、欧米で人気らしく、ほとんど日本人はいない。ロストラルはターンアラウンドで、大阪>瀬戸内>日本海>舞鶴。日本に既に2週間~1か月滞在している人たちが乗っている。例えば東京に飛行機で来て、日本を観光し、大阪や舞鶴からクルーズで帰る。シャトルバスではなく大型のアルファードみたいなハイヤーが何台も並んで港から観光に行く。桜の時期に寄港が多く、年々料金は高くなっているがドル箱状態。舞鶴からの乗船もあるので、舞鶴市内のホテルに前泊したって人もいたし、天橋立近くのホテルから来たよって人もいた。そういう乗船前後にどんな動きをさせるか、もう少し仕掛けられないかなと考えている。
- ✓ 乗客の観光先については、きっちりとは把握できていないが、一番多いのは天橋立。京都丹後鉄道に乗って天橋立に行くパターンや、西舞鶴駅周辺とか東側に赤レンガ倉庫群、道の駅とれとれセンターに行ってお飯を食べるパターンも多い。実際調査したことは無いが、案外降りてこない人も相当数いる。何割くらい降りてくるかもよくわからない。準備する側としては、全員が下船することを前提で準備をしている。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 市から船社に対しての提案をしてシャトルバスを出している。クルーと乗客用に無料のシャトルバスを船の大きさに関係なく、すべて出している。ただし、どこまでやるかが課題で、仮に寄港数が50回とかになった時に、毎度一般財源をつぎ込んでまでやるのか、という議論をしなければいけない。コスタは1乗車200円としているが、他の船では無料でやっており、これが港側の誘致のポイントとなっている。市の担当課長がカーニバルの会議に出たりすると、「料金を取っていい」と言っているし、そうしないと持たない。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 船によっても異なるが、ターンアラウンドなら港に来るまでに観光、ホテル利用、食事をして、乗船する。あるいは下船後に観光、食事等をしてもらえる。単に寄港地として、ということだと全て船内に揃っているので、財布の紐も固くなる。発着港になることの経済的効果は大きい。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 日本全国そうだと思うが、お金を持ちが来て商店街で・・・という期待値からすると、そのような効果は無い。舞鶴だと本年 23 回寄港中 11 回がコストで、カジュアル船で日本人客だとそれほど消費行動は低い。一方、中国人客は西舞鶴駅近くの日用品が買えるようなショッピングセンターに大挙して押し寄せ、菓とかお菓子とか、魔法瓶や電化製品を買っていった。中国人客はわかりやすく消費に影響している。ショッピングセンターに聞くと、前年の同時期と比べて倍近くの売り上げがあったらしい。

14) 今後の目標

- ✓ みなと振興・クルーズ客船誘致係以外にも、観光商業課で寄港地観光の提案などを行っている。また「海の京都 DMO」という組織 (DMO=Destination Management Organization) が京都府北部 5 市 2 町の観光協会が合併し、JTB から派遣人員を呼び、誘致プレゼンなどでは JTB の専門家目線でツアーの提案などをしてもらっている。その他、セキュリティに関しては府の港湾局が絡むので、割と多くの人数が携わる。来年も 30 回くらいの寄港があるが、これで良いと思う。逆に携わる部署と人が多すぎると思っている。もっと明確に纏めた方が良い。現在、舞鶴港は来るものは拒まず、どんな船でも来てくれ、というスタンスでやっているが、最終的にこれは何回が適正で、どんな船が一番魅力的なのか、まだ皆で統一している目標がなくて無いようなものなので、議論をしているところ。
- ✓ 寄港回数の目標としては、発着港としての利用を 1 回でも増やしたい。海の京都駅も寄港地としてではなく、発着地をイメージして計画している。舞鶴からクルーズ旅行に出かけられる玄関口として認識できるように 1 隻でも多く来てほしい。どこまでというのは回答し難いが、京都市まで行けるといところで、ロストラルやシルバーディスカバラーみたいなラグジュアリー船を確保したい。

15) その他

- ✓ 外国人には舞鶴“Maizuru”の認知度が低いため“Port of Kyoto”と表記している。船社には舞鶴は「海の京都駅」として PR している。京都府の観光政策の一つで、「もう一つの京都」というコンセプトがある。皆が知っている「古都・京都」以外にも、「海の京都」という北部地域と、亀岡市～福知山市、綾部市までの「森の京都」や、「お茶の京都」を掲げ、京都市だけじゃないということをブランド化して PR している。舞鶴市は海の京都エリア。
- ✓ 外国船社からすると、日本は港が多すぎると考えている。日本の考えは「地方創生」を掲

げ、国としては「どの港もがんばれ」というスタンス。どの港も同じように財政が厳しい中整備を進めているが、果たしてこれが政策として正しいのか疑問。舞鶴港はクルーズ政策を止めることは無いと思うが、どの港も推進することが合っているのか、担当者同士の話ではどこの港も同じ疑問を抱えている。

(2) 鳥羽港

①調査概要

港湾名	鳥羽港（地方港湾）
調査対象者	一般社団法人鳥羽市観光協会 山崎正文氏
調査日時	2018年9月25日 16:00-17:30
調査場所	鳥羽商工会議所

②クルーズ船の停泊場所

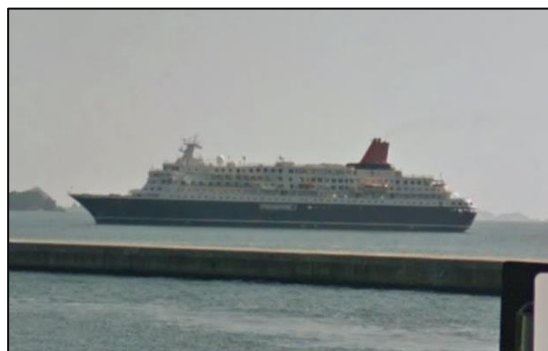


写真-7-2-11 クルーズ船錨泊時の様子

③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし（沖合錨泊）	旅客ターミナル	あり（観光遊覧船用）
クルーズ船 着岸地点	<p>沖合停泊のため岸壁なし 通船の発着場は観光遊覧船乗り場の「鳥羽マリンターミナル」</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-12 鳥羽マリンターミナルの車回し</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-13 鳥羽マリンターミナル内部</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-14 通船の着岸場所①</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-15 通船の着岸場所②</p> </div> </div>		
岸壁長さ/水深	N/A		
港までのアクセス	鳥羽駅、市街地まで徒歩約5分		
クルーズ船初寄港年	日本船：2002年「にっぽん丸」（記録上） 外国船：2004年（船名不明）		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 初寄港は、2002年5月21日の「にっぽん丸」で、記録上はこれが最初。すべてのクルーズ船が沖合に停泊して、通船で上陸する（図-7-2-2）。
- ✓ 通船は、ツアーによってミキモト真珠島の桟橋発着というものもあり、船から直接ミキモト真珠島まで行ける。特に、鳥羽マリンターミナルに着けなければいけないという決まりはなく、船社の要望でその都度対応できる。通船の往来は、1回の寄港で10～15便で昼の時間帯は間引いて、朝夕の時間帯は頻繁に運航する。船から鳥羽マリンターミナルまで、通船の運航時間は片道約15分で、コスタ・ビクトリア（75,166トン）のような大型船でも、乗客は1～2時間程度で下船完了した。乗客も通船を敬遠することなく、慣れているといった印象。
- ✓ 通船が着岸する「鳥羽マリンターミナル」は、乗場3～6番が普段から空いていて、そこに通

船をつける。他の栈橋には、定期船や遊覧船が発着しているが、昔から受け入れをしているため、調整が必要といったことはない。

- ✓ 鳥羽マリンターミナルは2011年に完成し、それ以前にクルーズ船の通船は佐田浜港の定期船栈橋に着岸していた。鳥羽マリンターミナルの整備については、市の観光側としてはクルーズ船が直接着岸できるような岸壁の建設を要望していたが、予算の関係上難しくなった。

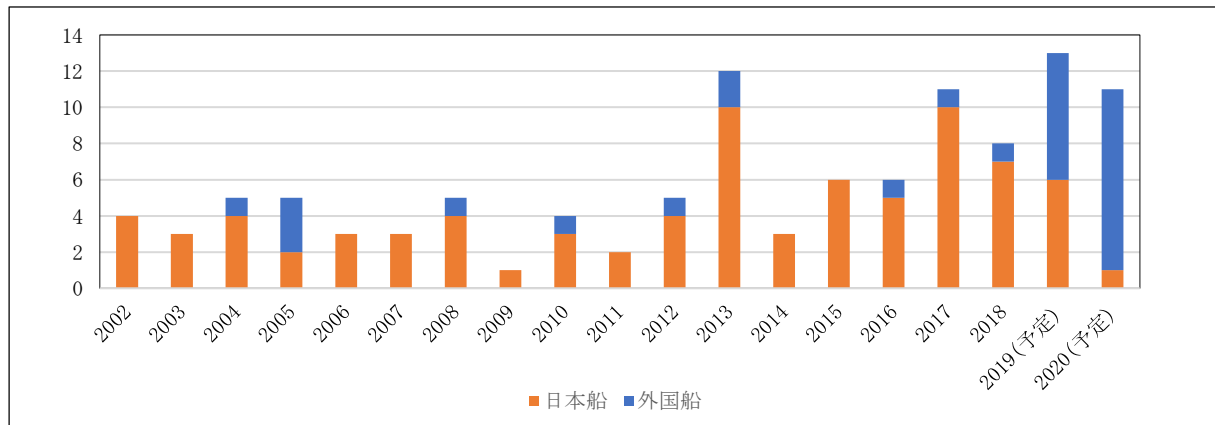


図-7-2-2 鳥羽港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 通年での寄港が可能。

3) クルーズ船から見た鳥羽港の立地特性

- ✓ 鳥羽港は外洋ではないが、風の向きによっては船が回転してしまうことがあり、通船だと揺れるといったことはある。晴天時でも、風向きや気圧で海が荒れる日はある。今まででも、寄港中止といったことはある。その場合には前日には連絡が入っており、鳥羽まで来たが抜港するということにはなかった（2013年は3回荒天により寄港中止となっている）。
- ✓ 関東と関西の中間地点にあり、横浜、神戸発着のクルーズ船の寄港地として、良い場所にある。背後の観光地として、伊勢神宮があり、特に日本人向けのツアーとして良い場所で、外国人も多く訪れる。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 沖合錨泊のため、岸壁利用なし。

5) 景観面・安全面の配慮

- ✓ 特になし。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 観光協会としては誘致活動等を行っていない。今年以降、プリンセスクルーズの船が多く寄港する予定となっているが、たまたま鳥羽を選んでいただいただけで、船社にPRを実施した

結果ということではない。プリンセスクルーズ側から寄港する日に関する問い合わせが来るという状況。

- ✓ 日本の船社3社については、年に1回挨拶回りをしているが、強烈的なセールスはかけていない。その際に、船社側から新しい提案を求められ、「にっぽん丸」からは鳥羽港にはもう来たので、次は津港に行くと言われた。船社は1,2年前から商品販売をするため、鳥羽への寄港が決まってから提案しても遅いため、そのあたりが課題。
- ✓ 誘致活動は今後行う予定はない。クルーズ担当している観光協会の職員は1名だけなので、今の受け入れだけで手いっぱいであるため。
- ✓ 「鳥羽港まつり」という鳥羽で一番大きな花火大会があり、船社側は花火が商品になりやすいということもあり、寄港の依頼はあったが、花火の打ち上げ場所が海上で、打ち上げ中は規制もかかり、安全と錨泊できる場所がない理由から、鳥羽側から断った。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 「三重県クルーズ振興連絡協議会」が三重県観光魅力創造課によって、2018年4月に設立された。鳥羽市も観光協会が加入しており、年に1,2回総会を開催。
- ✓ 2018年より、「ダイヤモンド・プリンセス」が寄港することになり、それを機に、受け入れ協議会のようなものを市で作ろうという話になっている。年内に立ち上げて、2019年からスタートしようとして予定している。協議会の会員として、市をトップにして、伊勢湾フェリー（現在、クルーズ船の運航手続きをしている）、市の観光課、商工会議所、海上保安署、海事事務所に入ってもらおう予定。現段階では、受入に関する情報共有に留まるが、今後は誘致活動といったことも行っていけるのではないかと感じている。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ クルーズ船が停泊する場所は、船体の大きさやフェリー航路等の関係上、港湾区域外にアンカーを落とすため、クルーズ船自体には入港料等は発生しない。通船は鳥羽マリンターミナルに発着するが、係船料というかたちで、通船には1隻あたり日本船籍102円、外国船籍90円を徴収。飛鳥Ⅱのように3隻使用する場合は306円となるが、これはすべて県の収入。給水や物資の積み込みは行っていない。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ クルーズ船は沖に停泊しているため、見送りの際には見送り用に遊覧船を観光協会がチャーターし、クルーズ船と並走して船のデッキから黄色いハンカチを振り合って見送る。クルーズ船がアンカーを巻き上げるタイミングで出港し、船は菅島あたりまで（20分程）並走させる。金額は船のチャーター代が5万円、黄色いハンカチが一枚100円で、500人乗っている船であれば5万円。見送りの予算は、市と協会が半分ずつ出し合って、補助金という形で観光協会の予算から捻出している。
- ✓ 最初のクルーズ寄港時に、ハンカチの見送りを観光協会が始めたため、そこから鳥羽港のク

ルーズ受け入れは、観光協会が担当することになった。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 概ね5割から6割くらいがOPツアーに参加しており、2割くらいがフリー観光、その他1割から2割くらいが船内に留まっている。
- ✓ OPツアーは、クルーズ船の寄港であると、船の出港時間の関係から、時間に限りがあるため、伊勢神宮に行ったならばそれ以外は周らない。
- ✓ フリー客で日本人の場合にはタクシーを使って、行動する人も多いが、鳥羽市内だとタクシーは20台程度しかなく、市民の利用もあるため、予約のみの対応である。クルーズ船が来るからといって、集めることはできない。
- ✓ 飛鳥Ⅱの場合には、船社独自で離島に行くツアーを造成し、夏の時期なのでビーチで遊んだり、島の旅館で温泉に入ったりといった企画をして、それが好評で来年もやることになった。こういったことは、本来であれば観光協会で提案しなければならないが、郵船クルーズが自社で企画してくれたためありがたかった。
- ✓ 鳥羽港は港周辺に水族館やミキモト真珠島といった観光素材もあり、乗船証を提示すると割引になるので、行きやすい環境にある。他にも、船内に鳥羽の市街地マップを置かせてもらっており、飛鳥Ⅱでは、寄港地の楽しみ方ガイドブックをツアーごとに作っていて、その中で水族館や近隣の土産屋について紹介してもらっている。
- ✓ 港周辺には、鳥羽マルシェといった土産物屋があるが、ここは、鮮魚や生ものを主に扱っており、船客はなかなか持って帰れない。向かい側にある鳥羽一番街は、乾物やお菓子があり、そちらにはちらほら人が来る。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 市としてシャトルバスは用意していない。ツアーバスは、旅行代理店や船社が用意している。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 沖合錨泊しているクルーズ船からの乗下船時に観光船をテンドーボートとしてチャーターしてくれる場合がある。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 乗客にアンケートやマーケティング等を行っていないため、具体的な数字は分からないが、鳥羽市にはお金が落ちていないということが共通認識で、ツアーの造成をして、船社に売り込んでいきたいと思っている。
- ✓ 日本船社の場合はツアーに関して添乗員をつけて、しっかりとお客さんの誘導を船社側で対応してくれる。一方で、プリンセスクルーズの場合には、そういった誘導は寄港地側がしなければならず、やり取りも、直接船社とではなく、JTBのクルーズツアーを造成している会社を通じて連絡をしている。ダイヤモンド・プリンセスの場合は2,700人くらいの乗客が乗船

- して、そのうち7割が外国人で、その誘導等についても、市と観光協会に対応することになっている。例として、仮設テントで、インフォメーションブースを設け、県から英語対応の人を呼ぶこと、両替対応で、銀行に来てもらうといったことをする。通訳は、登録ボランティアや英語ができる職員が実施するといったように、受け入れ先の業務負担が大きい。
- ✓ 鳥羽港周辺は、市街地に近く土産物屋もあるが、ツアー参加者はバスが鳥羽マリンターミナルの前に着くため、そういった場所にわざわざ戻っていく人もおらず、お土産屋には通らない現状にある。
 - ✓ 現在、クルーズ船が停泊している場所は、港湾区域の指定海域外に錨泊しており、自由に船を停めていい場所。鳥羽港は避難港にもなっており、仮に他の船が突然来て、錨泊してしまったら、クルーズ船が停められずに抜港になってしまうといった懸念がある。特に、ダイヤモンド・プリンセスのような大型船はこの位置にしか泊められないといったこともあり、抜港の懸念がより高くなる。今までは、運行業務を行っている伊勢湾フェリーが各管理業者に周知していったが、今後は協議会を立ち上げて、協議会名で市長が文章を発送して周知するように改善する。しかし、それでも100%の確証はないため、非常にリスクが大きい。過去には、抜港にはならなかったが、予定していたエリアに船がいて、陸から遠い場所に錨泊したといったこともあるため、この状況が解決しないと、鳥羽市として積極的な誘致ができない。

14) 今後の目標

- ✓ 具体的な数値目標はないが、今後鳥羽の中でも協議会が立ち上がるので、寄港回数目標といった指針は出ると思う。県の方針としても、客船誘致を積極的に行うこととなっており、県内で鳥羽港は現在クルーズ船寄港回数が最も多い場所であることから、積極的な誘致をする。
- ✓ 来年の寄港予定としてにつぼん丸は1回のみ寄港になってしまい、他の港でも受け入れができるようになってきたため、鳥羽港も頑張らないといけない。飛鳥IIは数年に1度ワールドクルーズを実施するが、そういったときにも、鳥羽港が選ばれるようにして行かないといけない。今後は、外国船も積極的に受け入れていかなければ、今の寄港回数を維持できないため、重要なのは、リピーター対策で、飽きさせない工夫が必要。

15) その他

- ✓ 鳥羽港周辺海域は、漁も盛んで、クルーズ船が錨泊する地点の周辺は、冬になると海苔の網がせり出してくる。今のところはうまく避けているが、今後大型の船が来る際にどうなるか心配である。特に、漁師は、この地域の中でもポジションが上で、観光協会としても遠慮している。近年は、観光と漁業の連携事業もやっていて、距離は縮まりつつあるが、いざとなったら漁業が優先になってしまうことを懸念している。
- ✓ 鳥羽観光協会としては、直接接岸できる岸壁があればよいと思っているが、以前参加したセミナーで、沖合錨泊も魅力があると言われた。沖泊錨泊は海外では主流で、旅に変化が出るという面でも良い。また、船の写真を撮るときも、岸壁接岸より船の全景が写りお客さんにとって好評とされていた。

(3) 新宮港

①調査概要

港湾名	新宮港（地方港湾）
調査対象者	新宮市企画政策部商工観光課交流推進係長 須川康宏氏 企画政策部企業立地推進課企業立地係長 竹原康行氏 企画政策部企業立地推進課企業立地係 天野賢治氏
調査日時	2018年9月25日 11:00-12:00
調査場所	新宮市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	①佐野第3岸壁		
			
	写真-7-2-16 クルーズ船停泊場所	写真-7-2-17 岸壁と SOLAS フェンス	
			
	写真-7-2-18 停泊場所周辺	写真-7-2-19 停泊場所へのアクセス路	
	②三輪崎第4岸壁		
			
写真-7-2-20 クルーズ船停泊場所	写真-7-2-21 SOLAS フェンス		
岸壁長さ/水深	①257m/-12.5m、2019年には係留設備の改良で11万トン級まで対応。 ②185m/-10.0m		
港までのアクセス	市街地まで車で約15分。紀伊佐野駅まで徒歩約5分。		
クルーズ船初寄港年	日本船：記録として残っているのは1992年（船舶名不明） 外国船：2014年「ザ・ワールド」		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 2004年（平成16年）に熊野三山などが世界遺産に登録されたのをきっかけに、クルーズ船の寄港が増加した（図-7-2-3）。
- ✓ 佐野岸壁が供用開始されたのは2006年で、貨物としては隣町の製紙工場のチップ置き場があり、新宮港から小型船に積み替えて運んでおり、そのために大型船が着岸できる岸壁を建設したというのが当初の目的である。これにより、港も活性化し産業港としての機能拡大の部分が大きかったが、供用開始後、貨物船も含めて初めて入港したのは飛鳥Ⅱであり、当初から必ずしも貨物だけという位置づけではなかった。
- ✓ 佐野岸壁では、現在岸壁の改良工事をしており、岸壁は延長せず、喫水-12.5m区域の拡大のための浚渫工事と、ピットを打つことで対応し、最小限の整備で受け入れることとしている。岸壁の整備は過去に外国船社から寄港の依頼があったが、岸壁の延長が足りずに入れないことがあり（現在は5万トンクラスまで）、市として県や国に整備の要望を出した。整備にあたっては、県が各船社にどういう港が良いか聞き取り調査をした。その中で、当初は7万トンクラスという想定であったが、ダイヤモンド・プリンセスが入港できるように11万トンクラスまで対応できるように計画変更した。
- ✓ 外国船社に関しては2014年のザ・ワールドが初。この船は、世界で初めてで唯一の洋上マンションシップとなっており、分譲価格は数億円規模で、お金持ちでないと買えない。この船は、日本に何年かおきに来ており、この船が初めて入ったことは、各港に驚かれ、箔がついた。寄港の理由としては世界遺産があることで、この船の寄港により新宮港の知名度が上がり、外国船増加のきっかけにもなった。これ以降、ラグジュアリークラスの船に毎年寄港してもらっている。また、この時に知り合った関係者が寄港を決める決定権者で、この人を新宮に招聘して視察をしてもらい、その後の寄港依頼が決まった。このようなつながりで、他の外国船社にも入港してもらえるようになった。

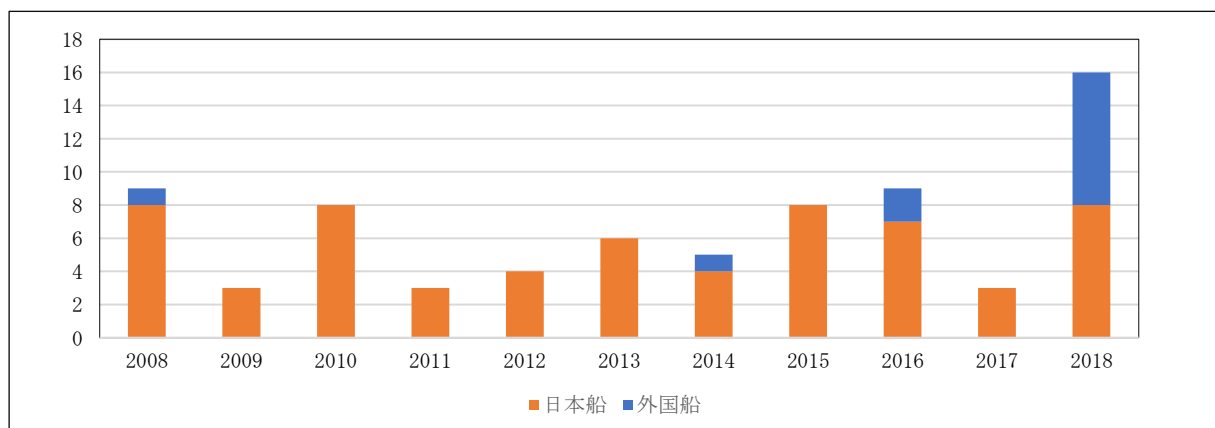


図-7-2-3 新宮港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 観光客が多いシーズンは、クルーズ客も含めた全体的として秋が多い。また、熊野三山では年末年始の参拝客はかなり多い。夏であれば、自然（川・海）を目的で来ることもできるため、年間通していつでも来られる場所である。クルーズ船も基本的には、通年通して来ていただいている。

3) クルーズ船から見た新宮港の立地特性

- ✓ 東京湾（東京港または横浜港）から夕方に出発して、船内で一泊すると、翌朝に到着することのできる合理的な位置にあるという利点（横浜港から新宮港まで約 230 海里：20 ノットで航行するとして約 11 時間で到着）。
- ✓ 空港などの陸上の交通手段ではアクセスしにくい場所にあり、客船で行くことが有利になる。
- ✓ 熊野三山に車で 1 時間圏内の場所に位置しており、観光しやすい場所にある。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 特に問題なし

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 岸壁内には木材等を扱う業者もいるが、クルーズ船寄港時には、同じ岸壁内で作業はしないようにして安全面での配慮を行っている。また、寄港前日くらいには木材をどかして、清掃して景観面への配慮も行っている。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 誘致活動の際に船社から観光素材として世界遺産だけということを言われ、色々なことを教えてもらいながら、新しい提案をしている。市の担当も船社側の担当者も何年経ってもいまだに変わっていないので、船社から風通しのいい環境と言われ、お互いにメリットになっている。
- ✓ 最初のクルーズ船寄港から 17 年程経過して、最近では日本船社 3 社と、新たなものはないか、新たなツアーはできないかといった、リピーター対策に関する話し合いをしている。それに対して、「新宮城跡」「徐福公園」といった観光素材について、市から積極的に船社に PR して、観光素材を企画提案して、周知する取り組みを実施。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 新宮港クルーズ客船受入協議会は、2015 年（平成 27 年）に立ち上げられ、市内の業者などで組織されている。客船が来た際に受け入れのおもてなしに力を入れている組織で、市内に誘客を図ることで、ノウハウを出し合い、深めていく組織。
- ✓ 「新宮港クルーズ振興広域協議会」は、2018 年 4 月に設立され、新宮港から半径 1 時間圏内の和歌山県串本町から三重県熊野市までの、10 市町村、和歌山県、三重県の 12 自治体で構成

される。クルーズ船客のリピーター対策など持続的にクルーズ船が入港できるように、受け入れの質の向上等を各自治体が努力して地域振興につなげようということが目的。

- ✓ 「和歌山県クルーズ振興協議会」は、県内へのクルーズ船客の誘致に力を入れており、2017年には「新宮港クルーズ振興広域協議会」に準備会として各市町村を集めて意思確認をして頂いた。また、県全体のクルーズ船誘致や港湾の整備は県が行っていて、各市町村が受け入れをするといった役割分担がある。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 入港料について、和歌山県で減免ではなく、補助制度をしている。この制度を何年間か行い、クルーズに和歌山県を知ってもらおうということが前提で、各港に入ってもらうためのきっかけづくりの制度。船社からも喜ばれており、他の港と寄港先として競合したときに、補助制度により入港料が安い場所に行こうと判断するとは聞いている。他にも、直接収入として岸壁使用料、給水料がある。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 入港時は、セレモニーなどを行っているが、セレモニーについては船ごとに開催の有無を事前にヒアリングしている。
- ✓ おもてなしは「新宮港椰木見送り隊」をつくり、リピーターにも楽しんでもらえるように力を入れている。椰木というのは、熊野のご神木で、椰木というのは海がなぐというので、航海安全の木という風にも言われているので、新宮市の速玉大社のご神木でもあり、航海安全のお見送りということ。
- ✓ 出港時には、地元の議員や市長や観光協会の人のご挨拶と、太鼓演奏を地元のグループにやってもらい、また来てねとか、声を合わせていってもらったりしている。これは乗客からも好評で、終わった後に、直接メールで感動しました等の返事をくれる。見送る側としても、地域の交流の場となって、一つのイベントとして、少しずつ人数も増えており、100人くらいが登録している。
- ✓ おもてなしは基本的にすべての船に対して行っており、見送りがお客さんからの港のイメージを決めるということから力を入れている。
- ✓ 歓迎イベントとして、平安衣装の格好をした女性がお出迎えや、ボランティアや職員で缶バッジを作っていて、無料プレゼントする。地元の幼稚園や吹奏楽の演奏もしている。このようなおもてなしは、受け入れ協議会のほうで主催をしている。ほかにも、市民の方から時代劇の衣装を持って岸壁に行こうとか、三味線の演奏などセレモニーで行いたいといった声もある。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 新宮港背後地で、バスで1時間圏内に位置している「熊野三山（熊野速玉大社、熊野本宮大社、熊野那智大社）」がオプションツアーのメインとなっている。こういった場所は、クル

ーズ船寄港により、さらに賑わった観光地である。

- ✓ ばしふいっくびいなすに対しては、「徐福神社」（始皇帝の命により不老不死の霊薬を求めて秦の死者が渡来した地）のPRを行った。横浜港からガイドが乗船し、熊野地域や徐福公園について話してもらい、船内や岸壁で徐福茶を提供する。そして、シャトルバスの運行に合わせて、街中の方に行き、ガイドによる徐福関連のツアー（特に、クルーズの乗客の中でも、健康志向の人をターゲットにして、徐福公園にあるクスノキ科の常緑の低木のその葉っぱを使った商品を、新宮市で販売している）や、町中の散策といった、「前港→新宮港→街中」の動線をつくって、誘客の取り組みを市として実施。
- ✓ 2018年にコスタ・ロマンチカが寄港した際には、600から700人くらいの乗客がおり、そのうち、シャトルバスの運行により約250人を市内に誘客で来た。その際に商店街でイベントを行い、着付け体験やふるまいにより、賑わいが生まれた。どちらかというと、観光客向けでない商店街だが、市内の活性化のための取り組みとしてイベントを行った。
- ✓ 新宮市のお祭りにあわせた寄港を船社にPRしているが、入港時間やバスの運行の可否といった課題の中で、今のところは実現していない。ただし、毎年8月17日に熊野市で行われる熊野大花火では、日本船社3隻とダイヤモンド・プリンセスが沖合に船を停めて、花火を見るということをしている。そこで、毎年8月18日にばしふいっくびいなすが新宮港に寄港してくれる。荒天で花火が延期になった際には、2隻同時寄港ということもあった。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 日本船の乗客のうち、OPツアーに申し込んでいるツアー客は5割くらいで、残りがフリー客か船内に残っている人である。そういった人たちに対し、市でシャトルバスを用意して、街中に誘客する取り組みをして、150人くらいが実際に利用してくれた。市で手配するバスは最大3台まで。船社がシャトルバスを用意する場合もある。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 2015年度（平成27年度）、新宮港に飛鳥Ⅱが寄港した際の消費額に関する調査では、一人当たり平均約1万円で、市内にシャトルバスを出した際の、利用客の消費額は一人当たり平均2500円といったものがある。これに関して、消費拡大を図るためにどうしたらよいか協議している最中である。全国のクルーズ船客の平均消費額は約3万円で、それと比較すると少ないが、これは外国船で、日本船であればこのくらいかと考えている（表-7-2-1）。

表-7-2-1 新宮市によるクルーズ船寄港による経済効果の算出結果

客船名	一回当たりの経済効果（概算）
にっぽん丸	約5,000,000円
ばしふいっくびいなす	
飛鳥Ⅱ	約1,000,000円
※乗船客一人当たりの平均消費額：約10,000円（H27.11.21「飛鳥Ⅱ」）	
※市内へのシャトルバス利用者一人当たりの平均消費額：約2,500円（H29.1.13「にっぽん丸」）	

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 新宮港の場合は、港の立地的に、近くに大型の商業施設がないこと。他にも、クルーズ船の航路として、寄港地の順番によってもクルーズ船客の消費意欲が違い、日によって消費額が多い時と少ない時で差がある。市としては、今後、消費額をあげていくところが課題である。
- ✓ 企業立地推進課として、港の管理、企業の誘致といったクルーズ以外の業務もある上に職員は2名。クルーズ船増加に追い付かないため、市内への誘客について商工観光課に手伝ってもらい、観光案内等を岸壁で行っている。今後は、船の増加と、受け入れの質を落とさないための取り組みで、どのようにしていくかが課題である。

14) 今後の目標、計画

- ✓ 専用岸壁やターミナルの整備は現在の寄港数や産業港との併用の関係で難しいが、外国船が増加しているため、CIQの対応として国の補助によって、県と TENT を購入予定。
- ✓ 発着港としてではなく、横浜からの地理的優位性から、寄港地として利用してもらった方がよい。

15) その他

- ✓ 寄港回数100回という目標を掲げたが、特に数字に根拠はない。元々は、和歌山県内の合計寄港数のうち7~8割程度の20回程を目指すというのが計画であった。ただし、現在は岸壁の改修工事を行い、11万トン級のダイヤモンド・プリンセスを寄港できるように改修している。そこで、入港できる船の種類が増えたということと、外国船が太平洋側のクルーズも実施し始めているということで、市と県が協力して誘致を進めるといった過程で、市長の発言の中で、100回という数字が出てきた。
- ✓ 新宮港は現在、年間10から20隻のクルーズ船を受け入れており、経費削減のため、TENTの設営等を自分たちでやっていて大変。今後は、受け入れ業務を外部に委託することや、経済効果を上げていくための取り組み、誘致活動、港湾や背後の観光地の整備といったところに力を入れるために専門の部署をつくるといったこともあるかと思う。
- ✓ ある程度の寄港回数が新宮港にはあり、これから、どうすれば消費拡大につながるか、マンネリ化を防ぐためのリピーター対策といった課題に対して取り組んでいきたい。

(4) 宇野港

①調査概要

港湾名	宇野港（重要港湾）
調査対象者	玉野市産業振興部商工観光課観光・港湾振興係 谷口祐也氏
調査日時	2018年11月2日 15:00-17:00
調査場所	宇野港港湾事務所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり	旅客ターミナル	なし
<p>クルーズ船 着岸地点</p>	<p>第1突堤大型客船バース（クルーズポートウノ）</p>		
	 <p>写真-7-2-22 着岸地点</p>	 <p>写真-7-2-23 通常時の岸壁風景</p>	
	 <p>写真-7-2-24 岸壁入口のフェンス (SOLAS フェンス)</p>	 <p>写真-7-2-25 岸壁背後の広場</p>	
	 <p>写真-7-2-26 クルーズ船寄港時の様子 (玉野市提供)</p>		
岸壁長さ/水深	280m/-10.0m（5万トンクラスまで入港可能）		
港までの アクセス	JR 宇野駅まで徒歩 5 分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：2010年（記録上、船名不明） 外国船：2010年（記録上、船名不明）		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 2006年（平成18年）にクルーズ専用岸壁ができたため、その時からクルーズ船の寄港はあったものと思われるが、クルーズ船の寄港を記録し始めたのが2010年（平成22年）からなので、日本船・外国船も含めて記録上もっとも古いものはこの年。
- ✓ 宇野港は以前、本州と四国を結ぶ「宇高連絡船」の本州側の港として栄えてきたという経緯がある。しかし、1988年に瀬戸大橋が開通したことから、鉄道連絡船や高速艇などが次第に減便され、1991年に全廃された。現在では、四国フェリーの1社のみが本州と四国を結ぶ航路を運航しているに留まり、宇野港周辺の環境は変わっていった。そこで、1995年（平成7年）より宇野港の再開発事業がスタートし、2002年（平成14年）に新たなフェリーターミナル、2006年（平成18年）に大型客船バース（クルーズ・ポート・ウノ）が完成した。宇野港の大型客船バースは岡山県内で唯一のクルーズ専用岸壁となっている。
- ✓ 岸壁のサイズは5万トンまで。それ以上の船に関して、沖合錨泊は不可。理由として、宇野港周辺は離島が多く、大きい船体であると島の間を通ることが難しくなってくることで、さらに直島と本土を結ぶ電線があり、その高さを超える船は航行不可能であるため。5万トンクラスの飛鳥Ⅱに関して航行が難しく、もう宇野港への寄港はやめようかといった声もあったようである。なので、5万トンクラスが入港できる岸壁があり、実際に入港した実績もあるが、ちょうどいいサイズは3万トンクラスの船までかと玉野市は感じている。
- ✓ 現在、頻繁に寄港しているクルーズ船では、ぱしふいっくびいなすが最も大きく、次いでにっぽん丸。他には、外国船社の1万トンクラス前後の小型船が入港しているという状況。

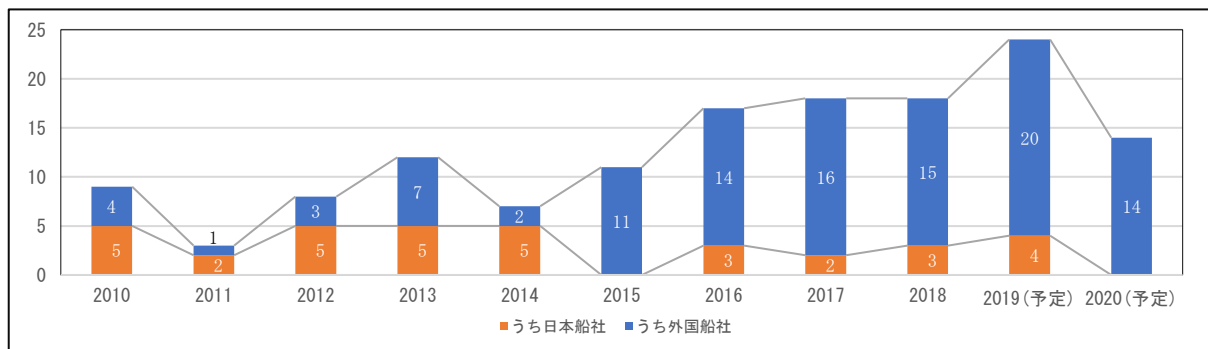


図-7-2-4 宇野港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 宇野港には、クルーズ船が4、5、6月に集中的に来て、夏場はしばらく来ず、9、10月に3～4回寄港があり、その年は終了というのが例年の傾向。瀬戸内全体でこの流れがあるため、冬場は別の場所に船がいると思われる。

3) クルーズ船から見た宇野港の立地特性

- ✓ 関西方面から四国・九州に行く際に補給等の立ち寄り地として距離的に適した場所にあるた

め寄港につながっている。ぱしふいっくびいなすをはじめとして、同じ船が宇野港に何度もリピーターとして寄港しているのは、ポートセールスの成果と、このような条件が揃うため。

- ✓ ぱしふいっくびいなすでは、宇野港発着で、松山に行くショートクルーズ商品が販売されている。しかし、CIQの対応ができないため、外国船の発着港としては利用できない。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ クルーズ船以外での利用は無い。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 特になし。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 岡山県と玉野市とで共同で事務局を務めている宇野港航路誘致推進協議会というものがあり、客船入港時のおもてなしや、ポートセールスをおこなっている。この協議会が設立されたのは2004年（平成16年）。設立の経緯としては、宇野港に大型客船バースを整備するというところで、ポートセールスなどを行う団体を作らなければならないということが理由。その中で、次の年（2005年）から、ポートセールスを行ったという記録が残っている。
- ✓ 2005年（平成17年）には、山陽新聞旅行社（旅行代理店）に行きポートセールスを実施した。現在も旅行代理店や日本船社、外国船社の日本国内にある販売代理店にセールスを実施している。
- ✓ 船社や旅行代理店とのつながりを持つきっかけとして、協議会でセミナーや会合に参加した際に、旅行代理店も参加しており、その時のつながりでポートセールスを行った。他にも、ルート営業ではないが、毎年寄港していただいている船社や地元の旅行会社やJTBなどに定期的に行くといった取り組みをしている。
- ✓ セールス内容としては、新しいアクティビティの紹介を行っている。また、寄港した時のおもてなしとして、寄港歓迎のイベントをすることやノベルティの配布、歓送迎の演奏により、継続的に来てもらって、お客様も気持ちよく来て、帰ってもらえるような取り組みを行っているので、これについても紹介している。
- ✓ スター・レジェンドが2018年に初寄港となり、今後も継続的に寄港する予定となっているが、それに関して、協議会のポートセールスの成果かは分からない。一昨年にこの船の船社ウィンドスター社がセミナーに参加していて、協議会としてポートセールスをした経緯があったが、どちらかというポートセールスの成果というよりも、船社側の意向が強かったというように考えている。
- ✓ ポートセールス時には、宇野港に入港できる船のサイズは大体決まっているので、その大きさの船を保有している船社に決め打ちしてセールスする。クルーズ船の航路・ルートは毎年決まったところに行くので、新しい船社へのセールスというのは、セミナー等の機会に働きかける（表-7-2-2）。

- ✓ セールス時のアピールポイントとしては、神戸港などの都市部にある港と比較すると、規模や寄港回数では勝てないが、大きいところではできないようなマルシェイベント等で地元の人たちとの交流ができるという所。また、地元の人の温かいおもてなしがあるという所をアピールポイントとしている。
- ✓ 外国船社からは生活排水の処理ができないかと言われることと、なにかおもてなしをしてほしいと言われる。日本船であると、宇野港発着クルーズが多いので、出港時になにかイベントをしてほしいと言われる。

表-7-2-2 玉野市の主なポートセールス相手

ポートセールス相手	実施場所
ポナン社販売代理店 (マーキュリー・トラベル)	東京
ポナン社販売代理店 (ジェイバ)	東京
ハパグロイドクルーズ社販売代理店 (クルーズバケーション)	東京
商船三井客船	東京
アザラマクラブクルーズ者販売代理店 (ミキツアーリスト)	東京
ノーブルカレドニア社販売代理店 (ベンラインエージェンシーズジャパン)	東京
シーボーンクルーズ社販売代理店 (オーバーシーズトラベル)	東京
シルバークルーズ社販売代理店 (インターナショナルクルーズマーケティング)	東京
ウインドスタークルーズ社 (ウィルヘルムセンシッピングサービスジャパン)	東京
両備グループおよびポナン社販売代理店 (両備ホールディングスおよびマーキュリートラベル)	広島

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 岡山県と玉野市の2つの自治体と県内の企業などで構成される「宇野港航路誘致推進協議会」という団体を設けて、連携して活動している。
- ✓ 現在は、この2自治体のみでの活動であるが、今後は観光先となっている岡山市や倉敷市にも協議会のメンバーとなってもらい、いくらか負担金を貰うことで、協議会の活動の場を広げていきたいと考えており、県と調整している。県と玉野市だけでは、そろそろ限界だと感じている。人でも資金も足りていない状況なので、協力してくれる会員を広げていきたい。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 港湾管理者は岡山県なので、係船料を徴収しているのは県の港湾課が行っている。そして、係船料に関しては県に入るお金となる。実際の減免額としては、クルーズ船に限り半額減免としており係船料は「1トン当たり外航船3円30銭、内航船3円56銭」となっている。
- ✓ 半額減免してはいるものの、市の方には船社から減免されたことに関して特にコメントは聞いたことはない。船社からの要望としては、生活排水の処理ができないかというものは受ける。しかし、宇野港も含めて、どこの港でも処理は行っていないのが現状。これが宇野港でできれば、大きなアドバンテージになると思う。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ ノベルティの配布や入出港の歓迎演奏、キャンドルナイトを実施している。ノベルティの配布については市の関係者だけで行い、朝も早いので一般の人はほとんど来ない。入出港の歓

迎演奏は地域の高校生や地元の保育園の方をお願いしてやっている。公式の発表だと参加人数は10人くらいになっているが、実際にはもう少しいる。キャンドルナイトについては、緑地にろうそくで文字を書いたもので、それについては、大体10人前後の人が並べて火を灯して、入港から出航までの間に“ボンボヤージュ”という文字を書いている。

- ✓ キャンドルナイトなどをする際には、広報活動としてHPへの掲載などを行っているので一般の人でも見に来られる方がいる。主には、写真を撮る人が多い。また、協議会の中で、宇野港のフォトコンテストを行っており、その作品のために写真を撮る人が多い。あとは、散歩に来られる方がいる。
- ✓ 他にも、マルシェイベントがあり、これは民間が主導でやっている、宇野“市”というのがあり、これは地元の高校生のボランティアを中心に構成されている実行委員会で、その中で、高校生が主体となってイベントを運営するというコンセプトで、茶道部の学生がお茶のブースを出したり、書道部の学生がワークショップを出したりというようにして、クルーや乗客に向けて、おもてなしをするというイベントである。4月16日が3回目の客船イベントで、これに1万3000人以上の方が来て少し混雑した。宇野“市”というのが、客船入港時以外にも、年に2~3回くらい、春夏、秋冬くらいで、客船が来ていない時にも港内で行っているイベントである。今年が、3、4年目くらいで、徐々に宇野市が浸透してきた時期でもある。気候もよく、宣伝も行い、客船が来るということで、お客さんがたくさん来た。また、その時は、航路誘致の協議会の方で、玉入れを借りて、玉入れの投げ入れ大会を行い、外国人も参加していた。
- ✓ マルシェイベントについては、クルーズ船が寄港する日に合わせてイベントを実施した。イベント自体が新しく平成27年に出来たもので、イベントを行う日をクルーズ船寄港に合わせて調整することもできる。(逆に、伝統的な行事やイベントであると、何月何日や第○△曜日といったように固定されがちなので、イベントに合わせてクルーズ船寄港ならば、イベントの日程をずらすのではなく、クルーズ船側が合わせなければならないので、実現の可能性が低くなることが多い)。
- ✓ ロストラルは宇野港に何度も来てもらっており、船内で何かアクティビティができないかと打診を受けたことがある。そこで、「剣詩舞」(剣士と詩吟をあわせた日本舞踊)の全国大会で優勝した地元の高校生を招いて船内で披露してもらった。しかし、その際に船内との連絡がうまくいかないトラブルがあったため、次回以降は難しいかもしれない。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ クルーズ船の乗客は、寄港後にすぐ観光バスに乗って、岡山県内の後樂園や、倉敷の美観地区や、長船の刀剣美術館といったところに行ってしまう。
- ✓ 直島など離島に行くツアーも設定されている。旅行代理店からは宇野港に寄港した際のクルーズ観光のコースは固定化されていると言われた。なので、そろそろ何か新しいものはないかということ打診されたことがある。その中で、玉野市として体験型のアクティビティを提供できるように素材を船社に積極的に投げかける取り組みをしている。

- ✓ 基本的に乗客のほとんどが OP ツアーに参加していてどこかに観光に行く。そのため、港周辺を観光する人は少ないが、そのような船であってもクルーは港周辺に留まっているので、何かできないかと思っている。クルーが周辺のコンビニやスーパーで買い物をしている姿をよく見かける。
- ✓ 例外的だったのは、2018年10月20日、宇野港に初寄港したスター・レジェンド（9,961トン）で、アメリカの船社が保有しており、乗客の9割がアメリカ人で、今まで宇野港に寄港する船の乗客はヨーロッパ圏が多かった。そして、この船の乗客はオプションツアーに参加しない人の方が多く、半分ほどの乗客が船に残っていた。このような機会が今後増えてくるならば、その方たちに下船してもらい宇野港周辺で消費活動をして頂けるのではないかと考えている。
- ✓ 玉野市の観光資源としては、3年に一回開かれている「瀬戸内国際芸術祭」という芸術の祭典がある。これは岡山県で唯一の会場となっていて、その関係で、宇野港周辺辺りにはアート作品が点在している。観光客には、まずはそれを見てもらうことや、アートレンタサイクルという、アートが施された自転車で周遊してもらおう。クルーズ客に限らず玉野市を訪れる観光客全体として、例えば船で直島島にわたる前に、この辺のアートを見て回ったり、食事を買ってもらったりという方はいる。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 玉野市としては、シャトルバス等は手配していない。ツアー参加者は船社や旅行会社が手配したバスを利用している。タクシーの利用者はいない。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 経済的な効果はあまりないが、クルーズが寄港するようになってから、港を利用する人が増えた。経済効果は生まれていないが、港周辺の賑わいは生まれている。宇野港を再整備した目的のひとつ「人流港としての整備」といった目標に関しては、達成できたと感じている。これからは、経済効果をあげていくにはどうしたらよいか検討していきたい。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ すべての船におもてなしを行うのは人員の問題で不可能。例えば、今年初入港したスター・レジェンドの時は全力を注いだけど、毎回そうしていると職員がもたない。そのため、船によってはノベルティの配布だけにするとか、歓迎演奏をやるといったように分けている。クルーズ担当の人員が増えれば厚くおもてなしすることも可能だが、人数が少ないとできることが限られてくる。すべての船に対して何かしらの“おもてなし”はしているが、歓迎演奏などのイベントの頻度の判断基準として、1つ目は寄港が休日であるかどうか、2つ目はスペインで、その月の1週目にイベントを行ったら次の週は行わずもう1周あけて行うといったようにしている。
- ✓ クルーズ船客は玉野市ではなく他の市に行ってしまうので、市にお金が実際に落ちているか

という微妙なところ。また、経済波及効果に関しても今のところ調査等はおこなっていないので、市はデータを持っていない。現在の状況では、玉野市に人が来ているというだけで、なかなか経済効果という所にまで、結びついていないのが実情。

- ✓ 課題としては、玉野市に人は来るけれども、お金は落とさない、通過点になっているということ。瀬戸内国際芸術祭でも、船に乗るための通過点という要素が大きい。そこで何とか人をとどませたいということで、アートレンタサイクルや、市役所のほうにアートを設置して、そちらの方まで足を延ばしてもらって、周遊性を高めるという取り組みをしている。
- ✓ “通過点”ということは、宇高連絡船が通っていた時からの課題であるが、その時は頻繁に船の往来があり、今とは比べ物にならないくらい元気があった。
- ✓ 協議会として、岡山県と連携して誘致活動等を行っているが、岡山県としては船に来てもらって、宇野港を利用してもらい、係船料などの収入や、県内の各観光地を乗客が周ることで観光地の消費につなげていきたいと考えている。なので、玉野市だけではなく、県全体を捉えて考えており、実際に岡山市や倉敷市には経済効果が出てきている。しかし、玉野市としてはそれではだめで、意見の相違がある。毎年、協議会の予算として、60万円ずつ県と市で負担して運営しているが、玉野市民から60万円出している価値があるのかと言われかねない状況ではある。なので、玉野市内で消費してもらえそうな仕組みづくりをしていきたい。

14) 今後の目標

- ✓ 玉野市民で、宇野港にクルーズが寄港しているということを知らない人は多くいると感じている。元々フェリーが多く来ていた場所なので、船が入ってきても飛ぶ別な感情はないのが現状。現在、広報誌にクルーズ船の寄港日程を載せることやイベントの告知をHP上で行ったり、マスコミに取材を投げかけたりして、宇野港にクルーズ船が入港していることを広く知ってもらい、関心を持ってもらい、少しずつ市民に浸透していき、クルーズ船に乗ってもらえたらよいと思う。他にも、市民への周知として、寄港時のイベントの他に、市民向けにクルーズシンポジウムを開催し、船社の方や旅行会社の人を呼んで、パネルディスカッションや講演会を開いている。
- ✓ 寄港回数の目標として、何回という回数設定はしていないが、現在入港している船が途絶えないようにすることが大事だと思っている。現在、各船社が宇野港を選んでくれているので、それにこたえるように、定期的に来てもらうことが第一。次に、新しい3万トン未満の小型クルーズ船が建造されたら、その船社に積極的にポートセールスして、寄港回数を少しずつ増やしていけたらいいと思っている。
- ✓ 瀬戸内海クルーズは、周辺の景色や地形が地中海と似ているようで、地中海も大型クルーズ船ではなく、一万トンくらいの小型クルーズが人気である。それをモデルに、瀬戸内海でもクルーズ商品売っていただけたらいいかと計画している旅行会社もいる。

(5) 宇和島港

①調査概要

港湾名	宇和島港（重要港湾）
調査対象者	宇和島市建設部建設課港湾係 係長 杉浦光信氏 産業経済部商工観光課 課長補佐 兵頭利樹氏 観光係長 三瀬雄一氏 宇和島市観光物産協会 事務局次長 水野琴美氏
調査日時	2018年11月12日 10:00-12:00
調査場所	宇和島市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	坂下津第1号岸壁		
			
			
岸壁長さ/水深	130m/-7.5m		
港までの アクセス	市街地までバスで8分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：寄港実績なし 外国船：2002年「クリッパー・オデッセイ」		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 2015年から寄港回数が増えているが、これは日本全体でクルーズの便数が増えたということだと捉えている。宇和島港にもポナン社のロストラルが入港するようになった。それまでは来ていなかった船が来るようになり、それ以降年に5回とか来るようになった。ポナン社はロストラルのほかにもル・ソリアルが寄港している（図-7-2-5）。
- ✓ 寄港回数が増えているが、誘致活動による成果で増えているとは感じておらず、おもてなしなどの取り組みにより、乗客に喜んでもらっていることが、継続的な寄港につながっている。
- ✓ 基本地には、岸壁に直接つけるが、2隻が同時に入港したときなどに、沖にクルーズ船を泊めて、通船で上陸したという実績もある。それは着岸できる岸壁が1か所しかないのもう1隻は沖に泊めざるを得なかったという状況。通船は道の駅の裏の浮棧橋につけた。

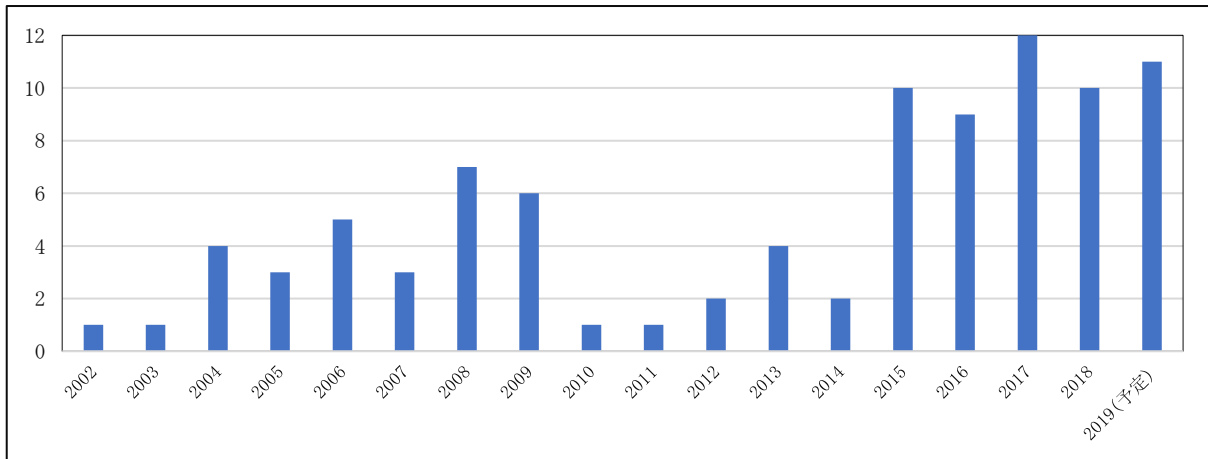


図-7-2-5 宇和島港における過去のクルーズ船寄港回数（全て外国船社）

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 寄港が4月から6月に集中しているが、その時期に船が日本周辺を周遊しており、この時期は気候が良いから。他の季節になるとこの船は別の国に行ってしまう。他にも、天候が一番大事だと思い、10月だと、台風がくるのが船会社も懸念している。秋に来られないかという要望も市民からあるが、天候もあるので、なかなか難しい。

3) クルーズ船から見た宇和島港の立地特性

- ✓ 2002年（平成14年）が初寄港年で、当初は宇和島市からクルーズを誘致したというわけではなく、自治体も知らない間に寄港してくれるようになった。過去に寄港したクルーズ船はすべて外国船で、日本船の寄港はない。宇和島はいわゆる観光地ではないので、なぜ外国船が寄港してくれるのか不思議に感じている。
- ✓ 立地が良いということはある、クルーズの航路で広島方面から鹿児島に向かう途中に宇和島があり、ルートに組み込みやすいことが挙げられる。また、入港時に海からお城が見え、狭い範囲の中で生活感が見え、短時間で周れるといったところが、魅力的に映ったようである。
- ✓ 同じ愛媛県内の松山港でもクルーズ船を受け入れているが、松山港の場合は有名観光地があり、空港もあるため、元々外国人も訪れる場所であえてクルーズで立寄る理由が薄い。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ クルーズ船は2年前から予約があるため、クルーズ船が優先となる。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 船社からの意見は特にないが、砂利や砂については、愛媛県や市の上層部から見た目がよくないので、別の場所に移動できないかという話があり検討したが、なかなか別の場所が見つからずにこのまま残っている。実際のところ、使用料の収入から見れば、年間10回来ても20万円程度で、砂利砂の使用料は年間200万円くらいあるので、その部分だけ見たら、砂利のほうが入収としては大きいといえる。

- ✓ 岸壁での作業に関しては、できれば作業をしないようにしているが、バスの乗降時以外には重機が動いているときもある。元々、ここに砂利砂を置かれている業者が使用している場所に、後からフェンスを設置して、外国船が入港するようになったということもあるため、クルーズ船が入港するから使用しないでくださいということは、なかなか難しい。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 誘致活動は最近はじめた。インバウンドとかクルーズ誘致とかというのは、割と全国的に広がっていると思うが、宇和島も誘致というか、来てくださいという活動はごく最近で、最初の頃は、おもてなし活動を細々とやっていた程度で、そこまで力を入れてクルーズ誘致はやっていなかった。最近では、県、国が力を入れて商談会を開催しているため、そこに乗ってやっている。
- ✓ 港の規模が小さいため、1万トンクラス程度までしか岸壁に着岸できない。物理的に大型船は難しい。仮に、湾内に沖泊めであれば、最大2万トンまでの船が入港可能かなと考えているが、今のところ実績があるのは1万トンクラスの船。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 国や県の意向もあり、広域連携でやろうと動いており、宇和島圏域や南予地方で連携し、出店やPRをやっているとしている。現時点でも勉強会という形で、不定期ではあるが、どんな船が寄港するかといったこと情報共有している。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 減免措置はとっていない。県の港湾のほうでは、県の条例で定められている料金は1トン当たり1円とか2円なので、1万トンクラスでも、1回の入港で2万円程度の収入だけでそれ以外の収入はない。この金額のうち、6割が市に、4割が県に入る。給水料はあるが、1トン当たり400円くらいで、その他に直接市に入る収入はない。給油は対応できておらず、排水についても、設備がない。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ おもてなしは、“お出迎え”と“お見送り”という形で、入港時と出港時の際にやっている。入港時は太鼓の演奏をボランティアの団体をお願い、お客さんと一緒にたたいてもらうという形で楽しんでもらう。あとは、ゆるキャラだとか、甲冑といった、日本らしいものと一緒に記念撮影したり、市民の有志の方が浴衣を着てお出迎えして頂いたりしている。また、出港時は旗を振ってお見送りをするといったことをやっている。
- ✓ 一般の方が来ることは一部で、全体的な広がりまで入っていない。外国人やクルーズ船に興味がある方は参加いただいているが、まだごく少数。10数人くらいの参加人数。一応、HPや広報誌で寄港する日程を告知している。
- ✓ 歓迎セレモニーは、行政と観光物産協会と商工会議所が連携してやっている。現在のスタイ

ルは観光物産協会が主に、段取りとか調整をして、市の方も一緒にそれに参加してやるというかたち。

- ✓ 岸壁上で免税店を出したときは、あまり売り上げが伸びなかった。商工会議所を中心に出店者を募集して、いくつか港にテントを立てて、物販をやったが、あまり売り上げが芳しくなくて、やり方を工夫する必要があると考えている。
- ✓ 高校の協力で、部活動の一環として、外国人との交流を目的に、名前を聞いて、それをあて字で書いて、習字でプレゼントするというところを行っている。毎回はできないが、そのやりとり、交流がすごく喜ばれている。
- ✓ OP ツアーから帰ってきた乗客やフリー客に対して、市内の建物やATMの場所を記した英語の地図を配布している。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 欧米系の方が乗客として多いが、9割くらいはOP ツアーに参加し、宇和島港からそれほど遠くない距離にある、宇和島城やきさいや広場に行く。他にも大名庭園や、歴史的な博物館、闘牛場や、お寺など。少し離れたところだと、段々畑が重要文化的景観にもなっている、内子町の方に行っている。
- ✓ 大体ツアーが半日くらいなので、船内で過ごす人もいる。ツアーであると、片道一時間くらいで行けるところが一番遠い場所で、内子町までが大体1時間くらいかかる。船客はほとんどが年配の方なので、あまり遠いところに行くのも体力的に大変で、そこまで観光して楽しむという感じではなく、船でゆっくり過ごしたいという方も多い傾向にある。
- ✓ 日本人観光客とクルーズ客で、観光先はあまり大きくは変わらないと思うが、真珠の養殖から加工までやっている場所があり、なかなか予約をしないとできない体験なので、個人客はあまり行かない。他にも、むささび寺という場所では、外国の観光ブックで紹介されているようで、外国人観光客に人気があり、日本人よりも外国人が多い場所ではないかと思う。
- ✓ 他にも、外国人向けに、田植え体験をOP ツアーでやり、喜んでもらった。観光地ではなく、日常の日本の生活を見ていただけた。来年度も、これをやりたいという要望はでている。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ シャトルバスは岸壁と道の駅までを結ぶバスを第3セクターが無料で運行している。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ チョコレートなどを買っていく方が多く、寄港ごとに違うが、消費としては、200万円くらいの真珠を買うといった例もある。購買意欲がある方々が多くいる売り上げは多くなるが、波が大きい。元々、富裕層が多く乗っているが、買い物でお金を落とすかというところでもない。ただし、気に入ったものがあればお金の糸目をつけずに買って行かれる傾向。
- ✓ クルーズ船が寄港しているということで、他の市町村からも視察に来られるなど、宇和島の注目度が上がったと感じており、マスコミにも取り上げられたことで、プラスの情報を発信

でき、シティーセールスのようなメリットはある。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 岸壁での免税店出店について、市でやった方がいいのではないかと取り組んだが、売り上げは良くなかった。地元の事業者からも、クルーズ客にお金を落としてもらいたいという意見が多いが、まだそこまで結びついていないのが課題。宇和島の場合は、一番売り上げになりやすいのは単価が高い真珠だが、真珠をテントで販売してもあまり高級感が出せない。
- ✓ おそらく、乗客はアコヤ貝の本真珠といわれても、本物なのかという所から入ってくる。宇和島の場合は当たり前前に本真珠を売っているが、それが本物なのか偽物なのか、というところからなので、単価の高いものは、本物と分かる人しか手が出ない。テントで売っても、プラスチックでないかと疑われるとお互い不幸。
- ✓ 市内の商店街や飲食店、きさいや広場では、カードが使えるところは少なく、キャッシュレス対応が遅れている。

14) 今後の目標

- ✓ 目標自体は特に設定していないが、今は10回くらい受け入れて来て、逆に今はその数をなんとか減らさずに維持するための営業をしていかなければいけないという状況。今、お見送りといったことをやっているが、回数が増えてくると、観光協会の職員や市職員も、朝早いとかのところもあり、通常の業務に差し支えるといった状況にもなりかねない。なので、集中してクルーズ船が来られると有難迷惑みたいになってしまう。今の年間10回くらいがちょうどいい回数。割と、拘束時間が長い、朝早く来て、夕方までとなると、人手も取られるというのはある。

15) その他

- ✓ 元々、宇和島はキャプテンが宇和島港を気に入ったという所がある。クルーに対しては、Wi-Fiの機器を、港自体には設備がないので、モバイルタイプのを港にもっていき、テントを設置して、座る場所も構えている。乗客ももちろん使えるが、停泊中は船員が降りて来て、船員が使っている。そういったところもニーズがかなりあるのかと思う。船員さんはSKYPEを使う方が多くて、かなり容量を使う。

(6) 別府港

①調査概要

港湾名	別府港（重要港湾）
調査対象者	別府市観光戦略部観光課観光政策係 原田修人氏
調査日時	2018年12月19日 14:00-16:00
調査場所	別府市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり	旅客ターミナル	あり
クルーズ船 着岸地点	別府港石垣地区第4岸壁		
			
	写真-7-2-30 SOLAS フェンス	写真-7-2-31 岸壁風景	
			
	写真-7-2-32 岸壁入口 寄港時は柵を撤去	写真-7-2-33 クルーズ船用駐車場	
			
	写真-7-2-34 クルーズ船ターミナル	写真-7-2-35 ターミナル玄関	
			
写真-7-2-36 岸壁背後の広場①	写真-7-2-37 岸壁背後の広場②		

岸壁長さ/水深	280m/ー10.0m、14万トン級まで入港可能
港までのアクセス	市街地まで車で10分（約2km）
クルーズ船初寄港年	日本船：1999年「飛鳥」 外国船：1999年「スーパースター・トーラス」

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 1999年（平成11年）飛鳥の寄港がデータ上では、初寄港であり、同年に外国船社のスーパースター・トーラスも寄港した。スーパースター・トーラスは、韓国との定期クルーズを実施していた関係で毎週の寄港があり、翌年の2000年（平成12年）には、別府港のクルーズ船寄港回数は47回を記録した。
- ✓ 1999年当時には、現在のクルーズ船が寄港する第4ふ頭は整備されておらず、フェリーの定期船が寄港する第3ふ頭でクルーズ船を受け入れていたため、お互いに調整して譲り合って岸壁を利用していた。クルーズ船の入港がフェリーとバッティングした際には、フェリーを沖に移動するなどして調整。また、CIQはテントで行っていた。
- ✓ 2011年3月にクルーズ船専用岸壁である第4ふ頭が供用開始された。当初は、8万トン級クラスまでの対応であったが、係船柱や防舷材の追加、浚渫工事により、2013年3月より、14万トン級クラスのクルーズ船まで対応した。

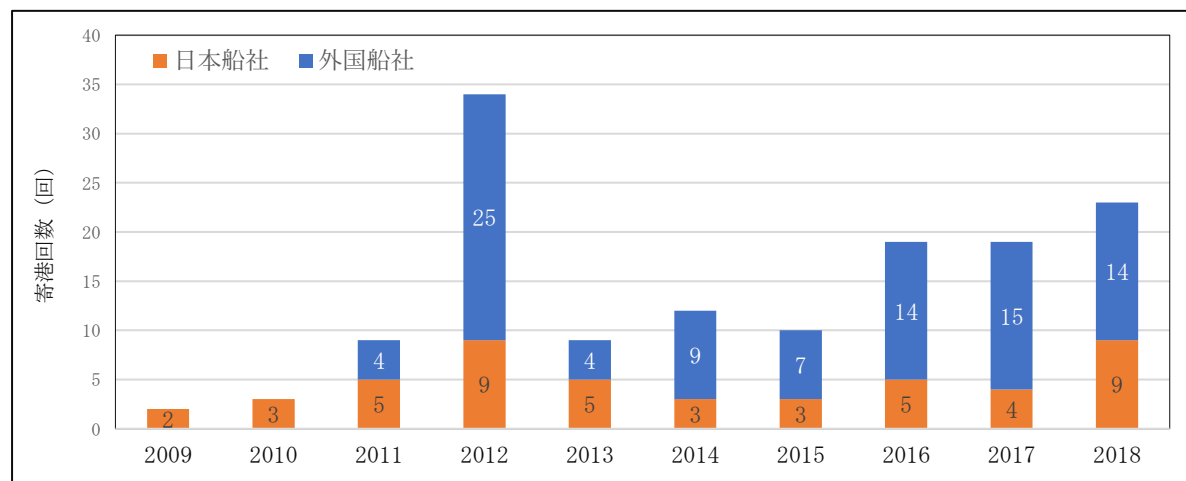


図-7-2-6 別府港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 別府港は、通年クルーズ船を受け入れており、冬場でも一定数の寄港がある。平成30年度の寄港予定では、日本船社3隻と、ダイヤモンド・プリンセスが入港予定で、いずれも日本を中心に配船されているものである。しかし、寄港している要因は不明であり、冬場であるから温泉を目的としているわけでもない。ツアーに温泉を組み込むのは難しく、バスで行くことのできる大型施設も限られてくる。

3) クルーズ船から見た別府港の立地特性

- ✓ 別府港が寄港地として選ばれる要因は、①立地として中国から近い九州にあること。②別府港を起点として片道90分圏内には大分県全域、熊本も含まれており、豊富なツアーのパターンを組めること。③他の九州の港と比較して空きがあることで何かあったときには別府に来てもらえること。急な寄港の際には2,3日前の予約となるが、まだ断ったことはない。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 現在は専用岸壁のため必要無し。

5) 景観面・安全面の配慮

- ✓ 景観のために要望を出してソーラスフェンスを低くした。乗り越えられるくらいの高さ。クルーズが寄港した際には、この常設のフェンス以外にも、仮設のフェンスを内側に設置する。その中を乗客に通ってもらって、2重のフェンスにすることで、高さを下げることが許可された。そのため、当日は警備員がたくさん配置される。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ クルーズ船誘致活動を始めたのは、平成11年度で、この年の活動記録にセールスに行った様子が記録されていた。始めたきっかけについては、この頃、日本船籍のクルーズ船がクルーズを行っている中で、別府にも港があるということから、誘致をしていかないといけないだろうという経緯があったと思うが、具体的な経緯については記録が残っていないため分からない。誘致活動を行う相手は、日本船社がメインで、外国船社については総代理店に対して実施。この頃は、日本にある外国船社の支店には周っていたが、海外に行ってセールスは行っていなかった。
- ✓ 第4ふ頭が整備された2011年以降には、中国のクルーズ市場の拡大と、爆買いブーム、専用岸壁の整備といった経緯が重なって、外国船社へ積極的な誘致を始めた。ポートセールスは、「大分県国際観光船誘致促進協議会」の組織として、別府市観光課単独、もしくは大分県観光地域振興課と一緒にいく。また、以前は、港湾課の職員も同行して、港のスペックについての説明も行っていたが、最近では、観光課の職員でもスペックのことは分かるようになったため、観光の職員のみでセールスに行く。
- ✓ セールス先の対象船社については、別府港は14万トン級までの対応であるため、14万トン級以下の船に対して、海事新聞などから得られる航海している航路などの情報で、対象船を絞っている。よって、クラスでは14万トン級以下で、カテゴリーについては、ラグジュアリー船に絞った誘致をしている。理由としては、現在、岸壁は14万トン級対応となっており、実際に14万トン級のクルーズ船が寄港したこともあるが、バスの導線などの関係で、岸壁上でのインフラがパンクしたことがあり、中国船から、別府のイメージが低下した時期もあった。そこで、もっと効率的なセールスをするべきではないかということで、欧米の乗客が乗っている船を重点的にセールスしようとなった。受け入れについても、そういった船に対し

て、おもてなし費用を多くしようという話をしている。台湾・中国系の船についても、来るなど行っているわけではなくて、来た時にはおもてなしはするが、多少費用面で差をつけている状況。

- ✓ ポートセールスの相手としては、日本船社3社と、外国船社や旅行代理店に行く。セールス内容に関して、以前は、基本的な寄港地の紹介、別府に来ればこれだけサービスできるといったこと（例：市でシャトルバスを用意する等）であった。しかし、現在では、先方も港のスペックや等の情報は持っているため、常に新しい新鮮な情報を持っていく（例：別府で実施されるイベントに合わせた寄港の提案、着物の着付け体験ができる等）セールスを行っている。
- ✓ その他、船社側も「港があるので寄港してみませんか？」では、船社側も一日何件も依頼があると思うので、それで終わってしまう。しかし、別府は博多に近い場所にあり、瀬戸内海に面しているため、別府に寄港したら、こういう航路が作れるといったことや、別府に寄港したら、こういう流れでツアーが組めるといった実例を示して、一連の流れでセールスを行っている。
- ✓ 船社からの要望や意見としては、寄港地に何があるかといったこと、寄港時間内にどのようなツアーが組めるかといったことを聞かれて、それに対するツアーの提案や、寄港時にどんなおもてなし（アトラクション）をしてくれるのか、なにか配ってくれるのか、サービスはどんなものか等。また、初入港の場合、別府市としても景色をアピールポイントにしているため、港に着いたらどんな景色なのかといったこと等を聞かれる。船社は、他の港と比較して、同じような場所であれば、サービスの良い場所に行ってしまう。その他、旅行代理店の場合には、バスの止められる台数など、詳細な話をされる傾向にある。
- ✓ 2018年には、初寄港年の船が7隻あるが、経緯としては台風の関係で偶然寄港した船もあり、たまたま別府港が空いていたため入港した。一度、ホーランド・アメリカラインの船が寄港して、その後、その船社の別の船が何隻か寄港したことがあり、一回入港してくれた時に良いイメージがついたと思っている。ただし、それぞれ入港した経緯というのは把握できず、セールスに行ったから入港に至ったというのは明確には分からない。特に、セールスに行っても、基本的に、欧米のラグジュアリー船社は3、4年先の航路を決めており、岸壁予約があっても、実際の寄港は3、4年先になってしまうために、成果が出るには時間がかかる。
- ✓ 別府市のクルーズ関係に充てられている予算は総額で、1500万円で、この中で、誘致活動の出張費と受け入れ時のおもてなしを実施。他の自治体と比較すると、これより金額が多い場所もあるが、少ない場所もあり、誘致とおもてなしで別予算という所もある。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 「大分県国際観光船誘致促進協議会」は県内の4市町村（別府市、大分市、由布市、日出町）と観光協会、顧問としてバス協会等から構成されており、構成員から負担金をもらっている。その中から、誘致活動や受け入れ時の予算として活動している。この協議会は1987年（昭和62年）に設立された。

- ✓ 「五港物語」(大阪、境港、高知、高松、別府)は大阪が主体となって、活動していた。きっかけは、東日本大震災の影響で、西日本からのクルーズが減少したという状況があったときに、手を組んで、活性化に力を入れようという理由。活動内容として、年に1回の会議や、共同でパンフレットの作成や、船社へ訪問をした。現在は、それぞれの港で実績が出てきたことなどから活動に一区切りついた。ただし、別府市は別の業務と兼務しながらクルーズを担当していることと、出張多いため、会議にはあまり参加できなかった。
- ✓ 「クルーズせとうち」に関しては、協議会として、大分県からの指示で入会するように言われたが、五港物語にも参加していない状況で入りにくいということから、昨年、大分県として入会した。目的としては、瀬戸内でのツアーのセールス方法や受け入れ対応のスキルを情報収集すること。今年は、共同でパンフレットを作るという話はしているので、後々是一緒にセールスという形になるのかなと思う。
- ✓ 「九州クルーズ振興協議会」は、別府市と大分県でそれぞれ入会している。協議会としての活動はあまり行っていない。年会費が5000円かかり、年に1回の総会で、講師を招いてセミナーをする程度。ただし、色々な補助事業があり、初寄港の式典の記念品に補助を出すといった取り組みをしており、別府市でもそれを利用した。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 減免なし。通常通り徴収。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 受け入れ時のおもてなしとして、式典的な「セレモニー」と、「アトラクション」の2つがあり、「アトラクション」に関しては一部の船にだけ実施している。ターゲットとして、最真にしている船、ラグジュアリークラスの船に対しての実施となる。中国から来るカジュアル船に対しては予算の関係上未実施。ターゲットの船が平日の寄港であった場合には、色々なところをお願いをして、必ず何かするようにしている。
- ✓ アトラクション実施回数として、基本的には年間20前後寄港して、そのうち、半分やっているか程度。今年は、比較的小型高級船が多いので、アトラクションに多めに予算を割いている。結局、財布の上限は決まっているので、ここを増やしたら、そっちは減らすというようにやり繰りしないといけない。アトラクションを増やしたら、シャトルバスを減らそうとか、誘致に行く回数を減らして、出張費をおもてなしにまわそうとか、そういうやり繰りになる。
- ✓ 大分県国際観光船誘致促進協議会が主催をしており、アトラクション内容としては、太鼓をする人や地元のチアダンスグループ、吹奏楽部とかにお願いして、船の出港時に行く。市民参加型ではなく、基本的には関係者が岸壁に集まる形となる。別府港はソーラスエリアの管理が厳しく、一つ課題にもなっているが、岸壁の中に入るのも一苦勞で、何かできないかという所で、黄色いハンカチをお互いに渡して、振り合って見送ろうとなった。その際に、来ている人たちに配って、参加してもらっている。

- ✓ 他にも、岸壁に外国船社寄港時に2, 3回、足湯を設置した。試験的に実施したが、意外と好評で、今後も続けるか検討したい。
- ✓ 市民への周知は、HPの掲載と新聞掲載。新聞も広告料を払っているわけではなく、行政はメディアに配布する課があり、そこで船の入港情報を流すと、メディアがそれを掲載してくれることがあり、その場合は無料で載せてくれる。それを見て、行こうかと市民はなる。今は、通例で載せてくれる。
- ✓ 参加人数は、ばらばらで、出港が深夜になることもあれば、昼過ぎの時もある。当然深夜だと来ない。昼過ぎでも少ない。なので、ばらばら。どうしてもたくさん人に来てもらいたいときには、地元の、幼稚園児とか呼ぶこともある。多い時でも、100人満たないくらい。いても50人くらいで、関係者で10~20人が関係者で、残りがアトラクションをする人か市民。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 毎年、冬に「にっぽん丸」が寄港しているが、毎年ツアー内容は変わらないため、集客が減っている。特に、日本船はリピーター率が高く、ツアーだと、以前行った場所になってしまうため、フリー客が多くなる傾向にあるため、タクシーを手配してマニアックな場所に行く傾向にある。
- ✓ クルーに対しての取り組みとして、クルー専用のシャトルバスを出したこともある。船によっては、シャトルバスを出したときにクルーもお客さんも乗って良い場合と、クルーはお客さんと乗るなど言われている船社もある。なので、クルー用にサービスでバスを出してもらえないかという場合もある。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ シャトルバスを協議会の予算内から最大2台まで、出している。しかし、船社からの希望で、シャトルバスを嫌がることもあるため、毎回ではない。船社として、シャトルバスを出すことで、ツアーの集客に影響が出ることもあり、今回はいらないですという場合もある。シャトルバスの経路は、岸壁から別府駅で、ツアーバスと同じ経路にならないようにしている。ツアーに行かなくても、無料でそこに行けるとなると、旅行会社から嫌がられる。なので、基本的には別府駅と船社の好きなところを周ってくださいというやり方になっている。
- ✓ 14万トン級の船であると、ツアーバスは最大90数台が来ることとなる。この台数であると、第4ふ頭の駐車場だけでは捌ききれないので、第3ふ頭の駐車場も使って、うまくオペレーションすることで対応している。
- ✓ クルーズ船に限って、バスの営業区域外でも営業できる制度があり、中国船の場合はランドオペレーターが普段は福岡にいる。そこで、つながりのある福岡のバス会社が、別府港に来るため、別府市内のバス会社が使われないということもある。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 今年、経済波及効果を調査した。観光地は基本的にはどこでも行く。市内でも市外でも。結

構遠いところにツアーバスでもフリーでもいく人もいる。ただし、クルーズ船以外の交通手段で来る観光客と観光先の違いはない。

- ✓ 観光庁でクルーズ船客の平均消費額を公表したが、別府市の調査では、一人当たり3万円を超えていない結果となった。感覚として、クルーズ客の消費が大幅に多いといったことは感じない。また、前後の寄港地にもより、前港が博多や長崎で、買い物をたくさんして、同じようなツアーを別府でやっても、あきらかに消費意欲は落ちる傾向にある。例えば、日本の最後に入った港が別府であって、そこまで買い物のツアーがあまり入っていなかったとしたら、お金を最後まで持っていては仕方がないので、そうしたら使おうとなる。船社の前後のツアーにもよるので、消費額については一概に何とも言えない。
- ✓ いかに寄港地で消費してもらうかということに関して、クルーズ船で別府に来てもらい、そこから、次に、クルーズ船や飛行機を使って別府に来てもらうことで、消費額を上げていけたらよいとしている。クルーズ船が、一種の宣伝・広告塔のような役割で、そこから別府を知ってもらい、気に入ってもらい、リピーターとして、また来てもらいたい。
- ✓ アンケートに関して、船社に協力してもらうことが、アンケートの返答数が多いと思うが、市は誘致している立場なので、船社にどこまで手間をかけさせられるかというところがある。アンケート用紙を各客室に入れるのも、それを回収して、送るのにも船社に負担になる。自治体側の材料をとるために、その手間をかけさせるかといったら、誘致している立場上できない。
- ✓ 雇用に関しては、あくまでもインバウンド全体の中で、市内のホテルや居酒屋は、留学生をアルバイトで雇っている。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 課題として、船は来ているが、思ったよりも消費額が上がっていないので、お金を落としてもらう仕組みはどうしたらいいかというところ。解決策として、別府では、満足度調査というのを、来年度以降やりたいと考えていて、どうしたら満足度が上がって、お金が落ちていくかというのを調べる。あとは、行政は人もお金も減っているので、どれだけ効率的に、業務をこなしていくかが課題。
- ✓ 現在は、14万トン級までの対応で、この大きさで、岸壁延長、バスのキャパシティに関しても別府港では限界だが、中国発着クルーズはこれよりも大きい船を配船する傾向にあり、大型化により、別府港に入れないう船が多くなってきてしまった。岸壁の延長について、船社からも要望があるが、投資に見合う需要があるか疑問。
- ✓ 寄港時のアトラクションについてはどこの港でもやっているが、これは日本だけ。また、海外の港は、隣接することもないため、寄港地同士が争うこともない。船社側としても新しい寄港地を探しているため、自治体のアトラクション合戦になっており、結局、自治体の予算を圧迫している状況。

14) 今後の目標

- ✓ 具体的な寄港回数の目標は設定していない。同じ一回でも、乗っている人数や客層が違うため、回数を劇的に増やしたいということはない。また、今の寄港回数 20 回前後が、予算・人道的に適切な回数である。
- ✓ 設備投資としては、Wi-Fi 環境の整備、岸壁上の遊歩道に屋根を設置するなどしたいが、予算が工面できない状況。また、ターミナル上屋に関しても、老朽化したときの対応があり、そのあたりの投資をしていきたい。

15) その他

- ✓ 食材もたまたま積むことはある。日本船が多いと思う。たまに、日本船で別府発着するクルーズや、産地のものを船に載せるといふときに入れることはある。よくいわれるのは、寄港地になるよりも、母港になるのがいいと言われるが、最初の港だと、給水のそうだが、色々と積み込むので、一番お金が落ちるのはその部分だが、別府港はそれだけのスペックを持っていないので、母港化というのは基本的にはない。ただし、たまに発着クルーズがありぱしふいっくびいなすやにつぼん丸が、別府港から別府の食料を積むことはある。市として、食材のセールスはしているが、お酒 1 個載せてもらうのも結構難しい。向こうからこういう企画で、特産品載せて下さいと言われれば、喜んで出すが、そこは難しい。
- ✓ 大分県が主導で去年まで取り組んでいたが、現在は止まっている。当時は、別府がファーストポートでクルーズをする可能性が中国船や韓国船があった。しかし、現在は、関門海峡（関門橋の桁下 61m）を通れない船もあり、博多や長崎を飛ばして、別府に来ることは、年間通して可能性として低い。にもかかわらず、ファーストポート化しようとする、人件費や初期投資、ランニングコストがかかるので、投資に対して、ファーストポート化することで何隻入るのかという話になる。入国管理局の所管は法務省だが、あまりやってほしくない印象だった。整備の方法に関するノウハウも自分たちでどうにかして言われ、実際に試算して何千万円かかるとなり、一旦ストップしよう判断した。入国管理局や税関から、大分空港と、港湾の物流の業務もあり、スタッフが限られていて、クルーズが入港する時は、北九州などから追加で人員を呼んでやっている状況なので、やめてくれという話になった。クルーズの受け入れは、市や県、入管税関と、それぞれができる範囲内で足並みをそろえて、受け入れようということで、この話はストップしたということもある。また、検疫港にしたなら、検疫錨地に指定された場所の漁業権を放棄しないとイケないといったこともあり、その兼ね合いもいったんストップしている理由でもある。

(7) 細島港

①調査概要

港湾名	細島港（重要港湾）
調査対象者	日向市観光商工部観光交流課観光推進係 加那屋聡氏
調査日時	2018年11月21日 16:00-17:30
調査場所	日向市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
クルーズ船 着岸地点	工業港1、2号岸壁 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  写真-7-2-38 岸壁のゲート (SOLAS フェンス) </div> <div style="text-align: center;">  写真-7-2-39 岸壁風景 </div> </div>		
岸壁長さ/水深	360m/-10.0m (1、2号岸壁合算)		
港までの アクセス	市街地までシャトルバスで約5分		
クルーズ船 初寄港年	日本船：2010年「ふじ丸」 外国船：2010年「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 記録上は、2010年（平成22年）3月が細島港の初寄港となっている。しかし、記録は無いがこれ以前にも寄港はしていた模様。外国船は恐らく2010年が初入港とのことであった。
- ✓ 2013年（平成24年）から寄港回数が増加してきた。ポートセールスの効果もあると思うが、九州全体で中国発着クルーズが増加したことが大きな要因（図-7-2-7）。
- ✓ 今まで寄港したクルーズ船で最大のものはサン・プリンセスの7.7万トン。8万トンを超える船は港入口の形状から入港は難しくなる。ただし、10万トン級でも入ろうと思えば入れるのではないかと思うとのこと。

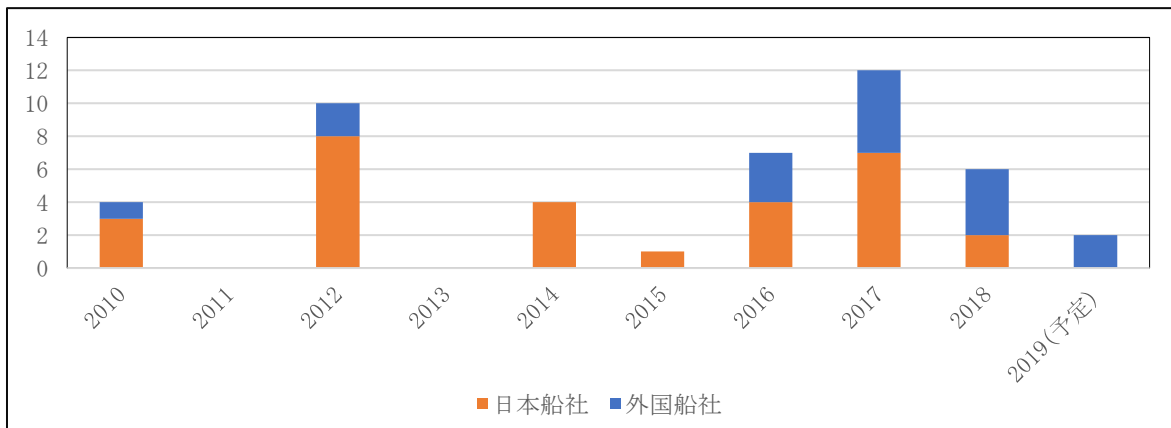


図-7-2-7 細島港における過去のクルーズ船寄港回数

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 基本的には通年通して可能。2018年の寄港は季節ごとに散らばって寄港している。分散している方が対応する側としては、おもてなしがないがしろにならず、力を注げる。

3) クルーズ船から見た細島港の立地特性

- ✓ 高千穂峡という全国的にも有名な観光地が背後にあり、そこにクルーズ船で行くならば細島港が一番近い港であること。
- ✓ 中国・韓国から来る船が多く、九州という立地の優位性。
- ✓ 客層のメインはアジアで、その中でも中国が多い。クルーズ以外の交通手段で中国から来る人はほとんどいない。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 東京方面から RORO 船が週に 2 回、定期的に入港するため、その日にクルーズ船の寄港依頼があってもお断りしなければならない。その調整は宮崎県が担当している。
- ✓ 今後、RORO 船の便数増加や、岸壁の修繕・拡張予定があり、そうなるとクルーズ船が利用できる枠が週に 1 回になり、寄港回数が少なくなってしまうことも考えられる。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ クルーズ船寄港時には貨物を扱う業者に RORO 船のシャーシなどの荷物をどかしてもらい、警備員を配置して対応。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 日向市としては 2010 年（平成 22 年）からポートセールスを行っている。内容としては、シンポジウムや商談会への参加。市長、市職員、商工会、県職員がポートセールスに同行。ほかにも、日南市の職員も合同で行った。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 近隣市町村（ツアーが組まれる高千穂町など）とは特に連携をしていない。高千穂峡に関しては、クルーズ船客が押し寄せても受け入れられるキャパシティがあるため問題はなく、オプションツアーを行う旅行代理店が直接調整している。
- ✓ 油津港や鹿児島港など九州の港へは視察に行ったり情報共有をしたりしている。それにより、事前に全校でクルーズの乗船人数などの情報がわかるようになった。
- ✓ 九州クルーズ振興協議会は、日向市のような市町村単位では関りが無い。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 港湾管理者の県が、公共事業ということで岸壁使用料の免除をしている。
- ✓ 給水については、クルーズ船に限らず貨物船も 1/2 を市が負担する減免措置をしている。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ セレモニーは出港時のみ行っている。入港時に行っていない理由は、オプションツアーに行く船客がすごく多く、上陸とほぼ同時にバスで出発するので、お客が見てくれないため。出港時のセレモニーはすべての船に対してやっている。
- ✓ 市としては住民への周知として、新聞社へ情報を流し掲載してもらっている。しかし、最近パンチが弱いのか見慣れてきたのか、あまり人が集まらない。
- ✓ セレモニーは出港時間が遅くてもやるようにしており、一番遅くて 23 時に行ったこともある。岸壁には照明が無いため、市の防災備品である投光器を設置して対応している。
- ✓ クルーズ船寄港時には港湾の中に駐車場を設けて一般人も入れるようにしているが、平日土日関係なく船は来るので、来場者の方はあまり見込めない状況。船内見学会をするときは人が多く集まる。
- ✓ アトラクションに関して、日向市発祥と言われている「日向ひょっとこ踊りの保存会」の団体や、日向市職員で踊りをしている職員にお願いして披露してもらっている。和太鼓は日向に十五夜祭というのがあり、その団体ともう一つ別の団体を交互に実施している。
- ✓ 商工会議所で取り纏めている物産協会が募集をかけて、毎回 5~6 業者が岸壁上で出店をしている。免税品は扱っていない。以前、中国系が多かったときには中国系の業者が出店していたが、ちゃんと出店許可を取り、出店料も取ったうえで出店していた。テントの設営に関しては、テントをリース会社から借りて、遅くとも前日から準備を行っている。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ ツアーで高千穂峽に行くのが多い。フリー客で市内を観光する場合は、美々津・日向岬といった、観光パンフレットで紹介しているような有名観光地に行く人が多く、観光案内ボランティアを配置している。しかし、市内の観光施設の場合はキャパシティが小さいため、大量の受け入れは難しい。
- ✓ 船社に対してツアーをしないでくれといった要望はできないため、市内で観光してもらうには、自由行動客に焦点を当てるしかない。例えば、2018 年 4 月に寄港したフォーレンダムでは市独自のツアーを作る取り組みを行った。街中にラーメン屋があるので、外国人を対象にラーメンの食べ方ツアーを開催。受け入れられる人数は少ないが、結構好評だった。その他に、お茶や着付け体験のツアーも実施し好評を得た。しかし、自由行動客は人数が読めないのと、ツアー代金を市が取ると旅行業法などに引っかかるので、大規模には展開できない。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ 工業港なので周りに何もなく、シャトルバスを日向駅や道の駅まで出している。協議会に入っている民間のバス会社が出したいといったため開始。路線バスとして、1 回 500 円の運賃。
- ✓ 基本的にはツアーバスを利用。過去にバスが 40 台手配されたときには県外からもバスが来ていた。フリー客が多い場合はタクシーが捕まらないという苦情が出た。日向市は元々タクシーが少なく、市に苦情を言われても困る。そのため、船客にはツアーに参加してもらいたい。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 経済効果として2012年（平成24年）のデータで、爆買いブームの際には近隣のイオンモールで1日800万円という売り上げを記録したこともあった。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 現在、市のクルーズ担当者が1人だけなので、人員不足。月1回の寄港でも厳しい状況。1か月に4隻寄港することや、他港の天候次第で急に寄港することもあるので、難しい状況。
- ✓ 以前は経済効果があったが、最近は消費が少なくなっていると感じる。また、日向市の場合、オプションツアーで他の市に出てしまうため、日向市でお金を使ってくれないという懸念がある。また、市内の観光資源に乏しいということもある。
- ✓ クルーズ船の寄港に対して、免税店や薬局からは良かったという声を聞くが、最近は収まってきた印象で、個人商店からはそういった声も聞かない。
- ✓ 全体として、日向市ではお金を使ってくれないという印象で、受け入れる意味はあるのか疑問。係船料・入港料も県に入る。宮崎県全体でとらえれば寄港はプラスではあるが、市単体で考えた時に、港湾の維持管理の費用を回収できない。高千穂町は、港湾と関係ないのにクルーズ船の恩恵を受けられるから良いと感じる。
- ✓ 爆買いブームの時は市の予算も多く着いたが、今は徐々に削られてしまっている。寄港時の費用として、1回あたりのシャトルバス・機材のリース代で約70万円かかり、それも回収できていない状況。

14) 今後の目標

- ✓ 市としては、寄港回数を増やしていきたいという方針はあるが、船社が寄港地として選んでくれない限りは、受け身になるしかない部分もある。理想としては月に1回くらい来てくれたらよい。

15) その他

- ✓ カジュアル船の船客だとあまりお金を使わないが、日本船など富裕層が乗っている船であると消費効果がある。また、旅行代理店の対応も良いので、事前に情報共有ができ、受け入れる側も受け入れを行いやすい。カジュアル船だと情報共有ができない場合や、自治体に丸投げとなる場合もあり、来ないでほしいと思う会社もある。
- ✓ 入港・出港時間が前後することはよくあり、入港時間が遅くなる分には市としては構わないが、早くなるとバスの準備ができていないといったこともあるため、苦情につながる。
- ✓ 2018年（ヒアリング時）は細島港への寄港が減っていて、7回になるが、鹿児島と佐世保といった周辺の港が大規模な整備を行った影響もある。他にも、スカイシー、コスタが日本へのクルーズを来年から減らすという流れになっているので、いろいろな要因があって減っていると思う。だが、他にとられることに関して、寄港しても経済効果が最近は少ないというのもあり、懸念しているということにはない。

(8) 油津港







①調査概要

港湾名	油津港（重要港湾）
調査対象者	日南市産業経済部観光・スポーツ課クルーズ振興室 兼建設部建設課高速道・港湾整備対策室 室長補佐 山下智慎氏 主査 上村哲規氏 主任主事 小倉貴志氏
調査日時	2018年11月12日 11:00-12:00
調査場所	日南市役所観光協会庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	なし	旅客ターミナル	なし
<p>クルーズ船 着岸地点</p>	<p>東地区第9、10岸壁</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-40 寄港時の様子① (対岸より)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-41 寄港時の様子②</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-42 通常時の SOLAS フェンス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-43 クルーズ船用の 簡易 SOLAS フェンス</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-44 寄港時の岸壁風景</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-7-2-45 ツアーバスの停車場所</p> </div> </div>		
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>第9岸壁 185m/-10.0m 第10岸壁 240m/-12.0 ※クルーズ船寄港時には連続して使用</p>		
<p>港までの アクセス</p>	<p>市街地まで車で約5分</p>		
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：1991年（平成3年）「おせあにつくぐれいす」 外国船：2012年（平成24年）「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」</p>		

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 外国船については、2008年（平成20年）くらいから九州を中心に外国からのクルーズ船が多く寄港するようになり、その頃福岡で合同商談会があったので参加させてもらった。その後、2012年（平成24年）にレジェンド・オブ・ザ・シーズが寄港して、その年に外国船の受け入れは6回あった。しかし、その後尖閣諸島の問題等もあり、そこから2年ほど外国船の寄港はなかった。
- ✓ 日本船社に関しては、日本船は3隻しかないが、この3隻はコンスタントに来てもらっているのかと思う。定番になっているのは飛鳥Ⅱが油津港の花火大火に合わせて寄港するというものである。その他、概ね飛鳥Ⅱが年に2、3回くらいで、にっぽん丸ばしふいっくびいなすが年に1回か2年に一回くらいの頻度で来ている。
- ✓ 2017年から比較して、寄港回数が減っている理由として、中国でショートクルーズが主流になっていることがあげられる。概ね、日本で2港程寄港して、中国に帰るという日程で、例えば、八代港がファーストポートで、次に油津港に寄港し、中国に戻るという日程が組まれる。この場合油津港ではファーストポートでないため検疫が必要ない。しかし、悪天候で八代港に寄港できなくなった場合、油津港がファーストポートになる。そうすると、現状油津港はファーストポートとしての受け入れ体制が整っていないので、その船はどこにも寄港できないことになる。
- ✓ 去年まで、油津港に寄港していたクルーズは、日本で3港寄港というパターンが多かった。それが、日程の縮小で2港寄港のパターンが多くなったため油津港は船社から選ばれにくくなっている。

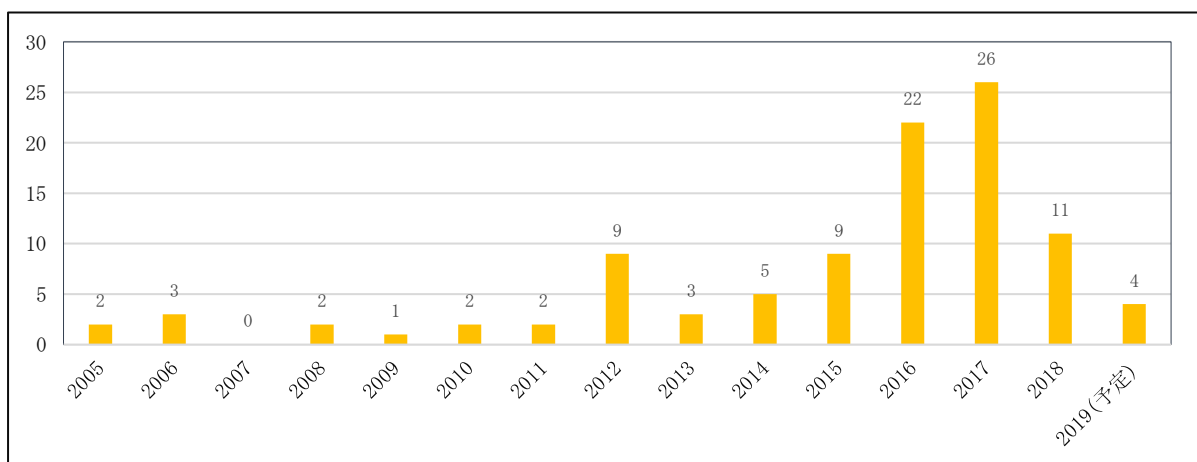


図-7-2-8 油津港における過去のクルーズ船寄港回数（外国船、日本船の比率詳細は不明）

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 基本的には通年受け入れ可能であり、九州全体としても通年可能。ただし、2月などの寒い時期では、外国船の場合クルーズ船を南半球に配船しているので、寄港回数の多い博多港はそれほど変わらないと思うが、多くの港はオフシーズンという感じになる。油津港にも、冬場

であっても、少ない寄港回数だが寄港している。

3) クルーズ船から見た油津港の立地特性

- ✓ 現在アジアの船では16万トン級が最大で、2014年（平成26年）に油津港では16万トンのクルーズ船が受け入れられるようになった。九州の東側では、基本的に油津港、細島港、別府港がクルーズ船を受け入れられる大きな港になっている。その中でも、油津港では22万トンクラスまで対応であることが有利な点。細島港では7万トンクラスまで、別府港では13万トンクラスまでしか受け入れができない。周辺では鹿児島港や八代港などをはじめとして九州やその近辺の港で16万トンクラスのクルーズ船を受け入れている。特に、上海や台湾発着クルーズは大型船が多く、それらの船を受け入れているのは九州が中心で、油津港でもそのような大型船が中心になっている状況。
- ✓ 現状では、16万トン級までの受入れ実績までしかないが、岸壁自体は22万トン級まで対応できる。22万トン級対応に向けて、着脱式の係船柱・防舷材の追加を行った。なぜ着脱式なのかというと、常時設置してあると、物流動線の邪魔になるためである。また、船の大型によって岸壁の延長はしておらず、係留施設の改良で対応した。
- ✓ この整備にあたって、クルーズ船社側の意見が大きく作用しており、元々、県の港湾計画では13万トン級のクルーズ船受け入れのための整備を計画していたが、船社の意見によって計画を変更した。

4) 岸壁利用の調整、貨物岸壁との共用に伴う安全面の配慮

- ✓ 油津港はSOLASの対応で、基本的には岸壁の後方に木材チップがおいてあり、王子製紙の工場がある。昔からクルーズ船が寄港する岸壁は王子製紙が使用していて、それに合わせて、大きくなってきた物流港である。その中で、どうやってクルーズ船を受け入れられるのかという所で、基本的には企業活動に支障をきたしてはいけないということで、宮崎県の方でも様々な工夫をしている。
- ✓ 22万トンクラスのクルーズ船の受け入れに際しても、物流の導線または、貨物船に支障が出ないように、防舷材や係船柱は着脱式のを設置して整備を行った。また、ソーラスエリアという外国船のエリアは一般の方は普段は入れないようになっているが、クルーズに限定して、地域の盛り上がりや、ふれあいというのを基本にして、ソーラスエリアを特別に縮小している。なので、バリケードの設置や警備員の配置等をして国に許可をもらってやっている。そして、クルーズ船の見学者や物産展を岸壁上でできるようになった。

5) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 外国船へのポートセールスとしては2012年（平成24年）のレジェンドオブザシーズの寄港をきっかけにお礼を兼ねて、県と合同で実船社に訪問したのが、初めての海外セールス。さらに、2015年（平成27年）3月に16万トンのクルーズ船が受け入れ可能になるというのをPRするために、市長も同行してトップセールスを実施した。それ以降、上海や台湾には定期

的に訪問しており、ポートセールスは県と市が合同で実施している。宮崎県は上海に事務所があり、台湾には駐在員がおり、クルーズだけが目的ではないが、それらの人材をセールス時に最大限活用させてもらっている。

- ✓ 船社からの要望として、ファーストポートになってくれないかという要望が外国船社からあった。宮崎県と日南市で国に要望活動をしており、現在、県の方で一生懸命やってもらっているのですが、そう遠くない時期にファーストポートになれるのかなというように思っているが、これは国の方の許可や予算面もあるため具体的な時期は分からない。
- ✓ 通常は、国が実施している「検疫業務」を県や市町村が代わりに実施することになるため、色々な体制の整備が必要になる。人員の確保もあるが、検疫港と呼ばれる場所では、蚊であるとか、ネズミを捕まえ、検体して、病原菌を持っていないかというのを検査しないとしない。そのような検査をして頂ける場所をどこか探してやらないといけない。他にも、病気の方が出た時の搬送体制などが必要。
- ✓ 船社側も、ファーストで油津港に寄港するかは分からないが、抜港のリスクを負いたくないため、油津港で検疫の対応をして欲しいと要望される。他の理由として、九州の他港では寄港数が多く、予約が取りづらくなっているため、油津港がファーストポートになれば、高知や神戸にワンタッチで行けるようになり、幅広いクルーズ商品ができるということで、ファーストポートになってくれということをよく言われる。
- ✓ 日本船社は、油津港に何回も来てもらっているのですが、リピーターの乗客もかなり多いため、魅力的な観光地が他にないかという意見がある。また、雨になってしまうと、飫肥城や鶴戸神宮であると、雨宿りできるような場所ではない。さらに、鶴戸神宮では石段が結構あるので足元が危険になる。日本船の場合だと、高齢者が多いので健脚の方が基本になる場所以外はないかと問い合わせがある。

6) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 宮崎県南部広域観光協議会では、クルーズ船の寄港増加というものを最終的な目標にしないで、インバウンド全体として宮崎県南部を活性化させていこうというものである。宮崎県は南北に長い県なので、宮崎市の方から下に10市町あるが、10市町で、クルーズ船を機にインバウンドがどんどん増えてくるだろうということで、訪日外国人の受け入れの整備やノウハウを取得して、訪日外国人が来られる時代に対して、他に引けを取らないように、遅れを取らないように連携して活動している。日南市もクルーズ船だけではなく、飛行機で来られる方や、FITで来られる方が安心して、自治体間を周遊できるような取り組みをしている。
- ✓ 去年から、高知や広島や神戸と連携して、質の高いクルーズを目指している。取り組みとして、次の港の紹介やシャトルバスの発着場所の情報提供をしている。一度に多くの乗客が降りてくるため、ボランティアにもすごく負担になっており、それをうまくできるように両替所をあらかじめ教えておくなどして、円滑にツアーができるような提案しツアーの質を高められている。
- ✓ 他にも「九州クルーズ振興協議会」には参加しているが、特に協力して何かをするというこ

とはない。

7) 入港料等の減免措置

- ✓ 減免措置なし。

8) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 以前は物産販売のテントに関しては骨組み式のテントを並べていた。しかし、これを使用すると、テントの設営と運営と撤去で3日間も岸壁を利用してしまふ。なので、物流事業者が負担になっている部分もあったため、エアドーム式のテントを購入して、1日で設営と撤去ができるようになり、時間が短縮できた（写真-7-2-46）。
- ✓ 岸壁にはキッチンカーもあり、クルーの方々も利用している。また、ローソンも来ていて、普段は山間地の買い物難民の支援と、それだけではペイできないところもあるので、クルーズ船寄港時に利益を確保できないかということで、クルーズ船が来ることによって、パッケージングして移動販売している。普通であれば、補助金等を使って行っているが、個々の場合は、日南市などもお金を出さずに、ローソンが自主的に独自で行っている。市としても、岸壁に来ていただくことで、クルーであるとか、いろいろな方に、岸壁には自販機も何もない所なので、利便性の向上や、クルーズが来ることで、買い物難民の方の生活の支援を図ることができた（写真-7-2-47）。
- ✓ 出店に関しては、「宮崎県南部広域観光協議会」という、宮崎県南部の10の町で作った協議会があり、基本的にはそこで主催という形をとっている。物産はその中で自治体を通じて手を挙げてきた人たち。実際としては距離があるので、他の自治体からは来ない。ほとんどが、日南市の物産協会であるとか、市内に事業所があるところが、テントに出店している。
- ✓ その他、免税店ということで、地元のデパートである山形屋の方で免税手続きの勉強をしてもらい出店してもらった。また、宮崎交通のレストランがあり、そちらの方に合わせて出してもらった。最近では、ラオックスに出てもらっている。ラオックスに関しては、宮崎交通が出ないときに、出店してもらっている。キッチンカーに関しては、キッチンカー組合が宮崎にあるので、そちらにお願いをして、にぎやかさというところで、やっている。ここで、クルーの方の憩いの場というか、見学から帰られた方に関しても、ここで、少しご飯を食べたり、お茶をしたり、後はWi-Fiを飛ばしており、ゆっくりと楽しんでもらえている（写真-7-2-48、写真-7-2-49）。
- ✓ クルーズ船が寄港し始めた当初、見学に来る市民が非常に多く、駐車場を別に構えたこともあったが、最近では見慣れてきて少なくなった。ただし、歓迎というのは非常に大切なことなので、やり方について試行錯誤している。イベントに関しては、太鼓演奏や花火などを実施している。
- ✓ 2015年（平成27年）9月に飫肥にある高校が、英語の授業の郊外活動で、観光ガイドを始めた。そこでクルーズ船で来るということで、ガイドをやってみようというようになり始めたのがきっかけ。そのあとも、年に一回程度実施していたが、今年になって、学校のカリキュ

ラムもあるので、毎回の船にはできないが、今年から毎週火曜はキャリア教育の一環として、授業内で、火曜日に来る船に対してガイドをやっている。今年は2回実施した。



写真-7-2-46 岸壁での物品販売



写真-7-2-47 コンビニの移動販売車



写真-7-2-48 岸壁での食事提供



写真-7-2-49 キッチンカー

9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ クルーズ船の場合は、中国の方がほとんどで、飛行で来る人はほとんどいない。また、福岡から流れてくる方もいるが、どうしても2次交通が宮崎県内は整っていないので、レンタカーがないと厳しいところがある。なので、中国の方も陸上の交通手段で来るのは難しいが、クルーズ船の強みは海なので、そういったところでは、日南の場合は、行きにくい所だからクルーズ船が良く、これが船社に選ばれる理由でもある。宮崎日南に行ってみたいけれども、飛行機でここまでくるのは、遠いというのはあると思う。特に、お年寄りは何回も乗り継ぐというのは大変で、そういった面では、直接着くというのは、メリットとしてあると思う。
- ✓ 16万トンクラスの船で約4800人の乗客が乗っている場合に、110台のツアーバスが岸壁に来ていたので、ほとんどがOPツアーに申し込んでいた。この場合は、ほとんどが中国人でオーストラリアやアメリカ人が少し乗っていた。船によっては同じ人数でバス80台という時や、フリーで観光する人が多い時もある。
- ✓ 油津港の場合は広範囲で、いろいろな観光先がある。青島や都井岬、都城をはじめとしてバスで片道90分圏内の場所が点在しているので、そこが魅力の一つだと考える。
- ✓ 「油津港クルーズサポートクラブ」が、各観光先にメールで「クルーズの寄港日時など」について情報提供している。大型船であると、5、6社の旅行会社がツアーを組んでいて、バスは全部で110台となるため、事前に役所でバスの行先や工程を作り、サポートクラブに情報提供する。そうすると、乗客がどこに行くか把握でき、渋滞などが緩和できる。鶴戸神社、青島も駐車場のキャパがないので調整をしている。
- ✓ 各旅行会社は、それぞれが独自でツアー行程を組んでいるため、市の方でまとめて調整をし

ないと、混雑が発生してしまい、円滑なツアーを組めなくなり、クルーズ船の出港が遅れるといった問題が生じる。そうすると、油津港には寄港してもらえなくなってしまうため、市が調整を行っている。最近では、何回もバス会社とやり取りをしているため、バス会社の方も協力してくれるようになった。

- ✓ これは、日南市が独自ではじめた取り組みで、他の寄港地ではやっていないと思う。また、油津港以外の寄港地では、都市圏や元から観光地として利用されているため、駐車場や観光先のキャパシティに問題はないため、やっていないと思う。
- ✓ 他にも、寄港日が休業日の観光施設についても、クルーズ船が寄港するために特別に営業してもらおうといった協力もしている。

10) 岸壁からの移動手段

- ✓ シャトルバスを宮崎交通出している（写真-7-2-50）。岸壁から市の観光案内所やドラッグストアなどに行く。シャトルバスは乗客だけでなくクルーを利用し、11の寄港時には300人程利用した。



写真-7-2-50 シャトルバス

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ 以前は、爆買いブームで家電などを買う乗客が多かったが、最近は、化粧品や薬など日本製の方が信用の高いものを買っていき、単価は低くなっている。
- ✓ 経済効果については、市が施設や事業者に聞き取り調査したところ、1回の寄港で平均4100万円の消費があったと推計された。
- ✓ クルーズにより儲かっている場所もあると思うが、自分からは言わない。今年寄港が減ったことで、もっと頑張ってくれと言われるようになり、共通認識が持てたという部分ではよかった。
- ✓ 宣伝効果として、海外でクルーズ商品を売り出すときに、旅行会社がPRしてくれるのでありがたい。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ 貨物との共用岸壁で受け入れているため、クルーズ船の岸壁予約は2、3年前に行われるが、物流関係者からからやめてほしいという意見はある。もし、貨物船の定期航路の曜日を変更したいとなった時に、先にクルーズの予約が入っていたら、早い予約が優先されるので、その日は入れないとなってしまうため、物流の方にも迷惑がかかってしまう。仮に、新しい岸壁やクルーズ専用の岸壁ができればかわってくると思うが、予算的にも、場所的にも難しい。油津港の場合には場所の問題の方が大きく、新しい岸壁をつくる場所が物理的にない。
- ✓ また、現在、貨物の定期航路があるため、クルーズ船については木金土の1週間のうち3日

間が受け入れ不可能で、その他に定期的にチップ船が入港し、その際にも優先的にヤードを開けなければならない。よって、油津港では、あくまでも貨物船の空いているときにクルーズ船を受け入れないといけない。なので、クルーズ船の寄港回数が増えたとしても、「国際クルーズ拠点港」といったような船社と協力してターミナル整備といったことは難しい。

13) 今後の目標

- ✓ 貨物船との調整がうまくいけば30から40回くらいの寄港回数を目指していきたい。現在の共用岸壁では、物流業者とお互いに協力しながら受け入れていきたい。

14) その他

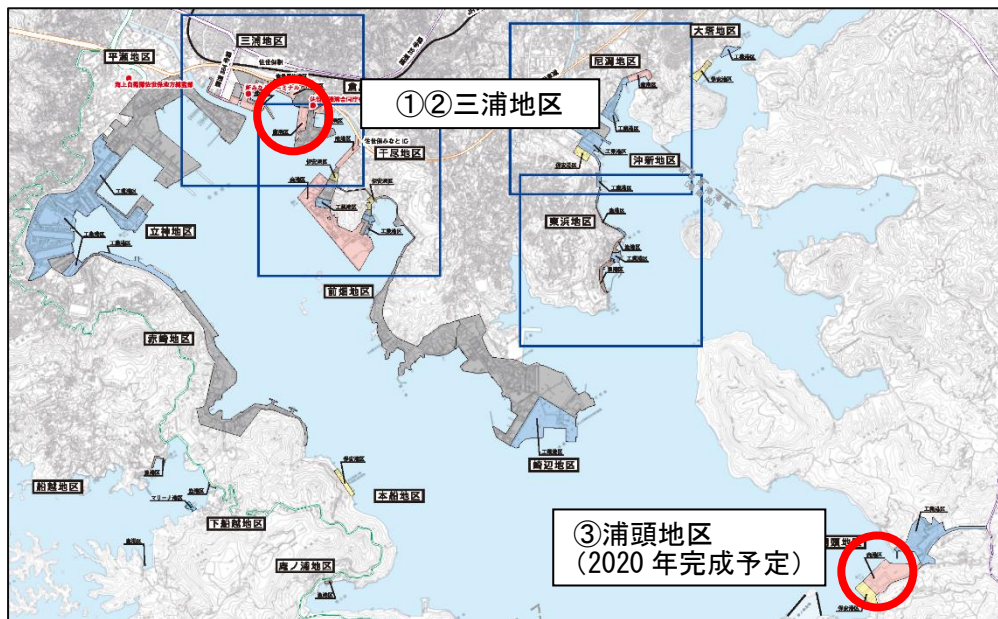
- ✓ クルーズ振興室という部署を構えて、受け入れをしているが、それに関して、港湾課・観光課のどちらかで受け入れていると、港湾のハード面か観光のソフト面のどちらかに偏ってしまうため、両方の情報が集まる「クルーズ振興室」という部署は受け入れ時にコントロールしやすい。

(9) 佐世保港

①調査概要

港湾名	佐世保港（重要港湾）
調査対象者	佐世保市港湾部みなと振興・管理課 主査 小林裕介氏 商工観光課 観光課 主査 濱崎崇氏
調査日時	2018年11月12日 10:00-12:00
調査場所	佐世保市役所庁舎

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり (①三浦岸壁)	旅客ターミナル	あり (①三浦岸壁)
クルーズ船 着岸地点	①三浦岸壁		
			
	写真-7-2-51 佐世保港国際ターミナル	写真-7-2-52 佐世保港国際ターミナル	
			
	写真-7-2-53 ターミナル内部	写真-7-2-54 岸壁の様子	
			
写真-7-2-55 SOLAS フェンス			
②新みなと岸壁			
			
写真-7-2-56 着岸地点	写真-7-2-57 着岸地点 (対岸より)		

<p>クルーズ船 着岸地点</p>	 <p>写真-7-2-58 バス駐車場となる広場</p>	 <p>写真-7-2-59 岸壁周辺 (佐世保 5 番街)</p>
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>①370m/-10.0m、16 万トン級対応 ②220m/-7.5m、2 万 5 千トン級の日本船のみ対応</p>	
<p>港までの アクセス</p>	<p>佐世保駅まで車で約 3 分、佐世保市街地とは近接</p>	
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：1992 年「ふじ丸」 外国船：2014 年「フォーレンダム」</p>	

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 1992 年（平成 4 年）が初寄港年で計 4 回回の寄港があった。きっかけとしては、ハウステンボスの開業にあわせた寄港があったため。
- ✓ 外国船は 2014 年フォーレンダムが初で、三浦岸壁の供用開始にあわせた寄港（図-7-2-9）。
- ✓ 三浦岸壁が完成する以前のクルーズ船寄港回数は、年間 1、2 回のペースで日本船が寄港しているだけであった。三浦岸壁が完成したことで、寄港回数 10 回となり、2016 年には大幅に増加し 64 回受け入れた。岸壁を延伸した 2018 年は、九州全体で寄港回数が減少している中で、前年を超える 108 回の寄港を予定している。
- ✓ 現在、クルーズ船が寄港する三浦岸壁は 2014 年（平成 26 年）に完成したため、それ以前は、新みなと岸壁か、前畑岸壁を利用していた。また、三浦岸壁上にあるターミナル上屋は翌年（2015 年）に完成し、それまで外国船の CIQ は船内で実施していた。当初は、7 万トン級クラスまでの対応岸壁であったが、2016 年から岸壁の延伸工事を行い、徐々に伸ばしていった。2018 年 1 月には 10 万トン級クラス対応となり、7 月には 16 万トン級クラスに対応し、すべての工事が終了し完成した。
- ✓ 岸壁整備の経緯としては、1 つ目は平成 21 年度くらいから、国際旅客航路（韓国との定期航路）を作ろうという話があり、それを誘致するため。2 つ目は、国際的にクルーズが増えつつあり、特に中国市場が拡大しつつあったため。
- ✓ ターミナルは、倉庫として建てられた建物の躯体を残して改修した。現在、民間の企業と市の部署の一部がターミナル内に入居していて、事務所機能も有したターミナルということで整備をした。クルーズ船が入っていないときでもある程度収入を得られるような運用を考えていかないといけない。また、元々、国際定期航路を想定しており、三浦岸壁の周辺には事

務所になるような建物がないため、フェリー運航に関連した事業者も入居するのではない
かということもあったと思う（図-7-2-10、図-7-2-11）。

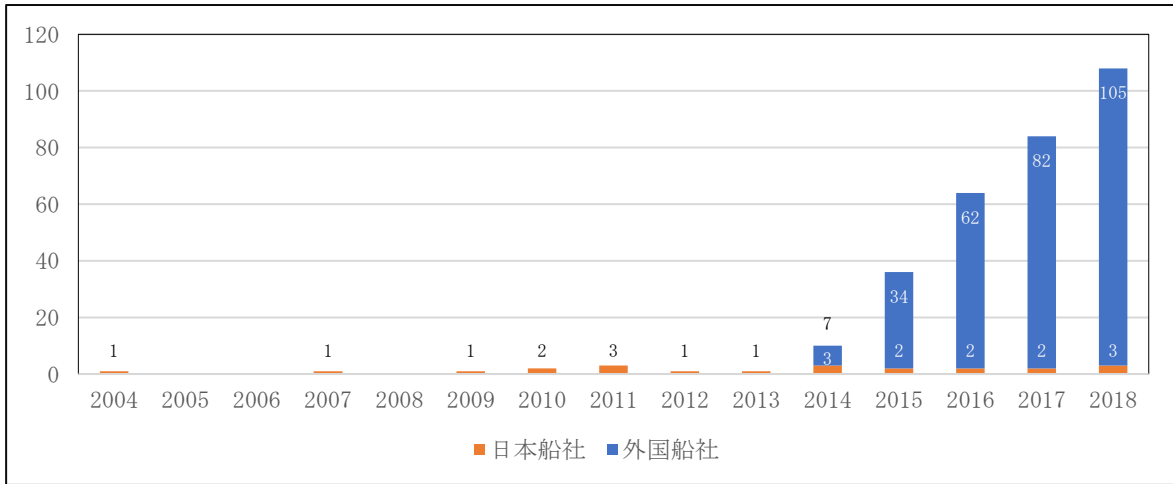


図-7-2-9 佐世保港における過去のクルーズ船寄港回数

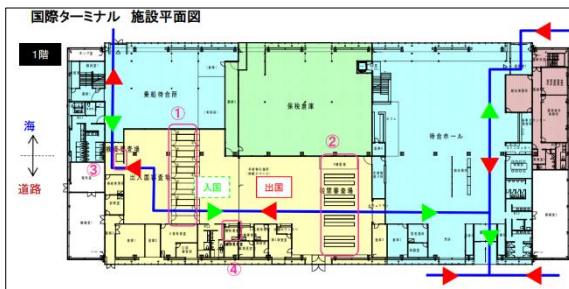


図-7-2-10 ターミナル2階平面図⁴⁷⁾

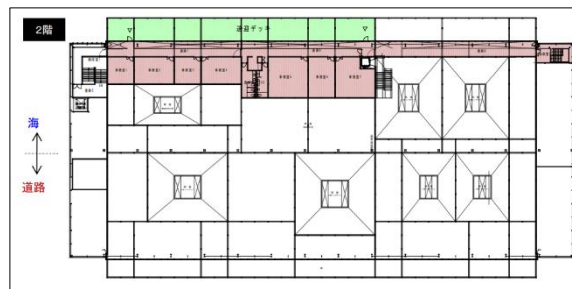


図-7-2-11 ターミナル3階平面図⁴⁷⁾

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 年間を通じて寄港。

3) クルーズ船から見た佐世保港の立地特性

- ✓ まず、前提として船の入港の可否で佐世保港は16万トン級まで対応していること。次に、現在の中国市場のクルーズマーケットの状況等で、とりわけ九州全体として寄港回数が非常に多くなっており、過去3年間の佐世保に寄港する船の状況では9割が中国からのクルーズである。立地として「中国から近い場所＝便利な場所」ということで、博多・長崎・佐世保・八代・鹿児島が全国的にも寄港回数が多い。中国側で発着港となっている場所は上海が多く、他にも青島・天津・大連があり、中国発着のクルーズは大体、4泊5日か5泊6日で組まれることが多いので、その範囲で動けるといふ所ということ、九州に集中している状況。九州に集中するということは、入港予約が詰まっている港には寄港できないので、空いている場所に寄港することとなり、九州全体で開発が進んでいる。

4) 岸壁利用の調整

- ✓ 専用岸壁のため不要。新みなと岸壁は自衛隊の船も停泊することがある。

5) 貨物岸壁との共用に伴う景観面・安全面の配慮

- ✓ 専用岸壁のため不要。

6) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 始めた時期については、今から15年前くらいからポートセールスに行っていたが、本格的に始めたのは、三浦岸壁の供用が開始される年が決定してから。
- ✓ ポートセールスの相手としては、クルーズ船社、チャーター、旅行代理店。市の職員は、港湾と観光の部署で行き、最近では、観光と港湾で役割分担が少しできていて、港湾は相手にハード（岸壁やターミナル）のスペック等、船に寄港してもらおうという情報を伝え、観光は背後地の観光素材の紹介をする。ただし、最近では船社側もハードの状況は把握しているので、現在のセールスのウェイトはお客さんをどこに連れて行こうかという所にシフトして行っている状況。
- ✓ 現在、ある程度寄港回数が多くなってきたという安心感はあまりない。佐世保は、博多と長崎に挟まれた立地にあり、船社からサブ的な場所として取られてきた面があるため、そういった意味で、ポートセールスといった働きかけをしていかなければいけないと思う。基本的に、寄港地のハード面、観光地は大きく変わるものではないとは思いますが、船社の状況や配船の状況というのは変わっていくので、そこにある程度あわせていかなければならない。また、佐世保は現在、浦頭地区に新たなクルーズ専用岸壁を整備しており、そういった理由もあり、引き続きポートセールスを続けていかなければと思っている。段階として、ポートセールスをやめるということはない。
- ✓ 旅行代理店から、同じ場所ばかり周っていると、お客さんに飽きられてしまうので、新しい場所に関する情報はないかと聞かれたことがある。これは、中国船ではなく、日本船の旅行代理店からの要望で、佐世保だけの“売り”になるものを求めてきた。

7) 誘致に向けた関連団体との協議や連携

- ✓ 現在、国・佐世保市・カーニバル社の3社で連携し、浦頭岸壁の工事を2020年4月の供用開始に向けて進めている状況。国が岸壁の建設、浚渫工事を実施。市が、駐車場などの周辺環境の整備。カーニバル社がターミナルの整備をする役割となっている。
- ✓ 浦頭岸壁をクルーズ専用岸壁として選んだ理由として、佐世保港の8割が米軍による制限区域に指定されていることで、市が利用できる港区は限られている。その中でも、16万トン級クラスのクルーズ船に対応できる、水深が深く、岸壁の延長がある場所は浦頭岸壁の他になかった。また、浦頭岸壁は比較的ハウステンボスにも近い立地。
- ✓ 国際クルーズ拠点港では、連携先のクルーズ船社に岸壁の優先利用権が2020年より与えられる（カーニバル社に対して、浦頭岸壁250日、三浦岸壁50日の計300日）。仕組みとしては、

2年後の入港予約を、優先予約受付期間内にカーニバル社が埋めて、残りの日を他の船社に割り当てるといった形式。

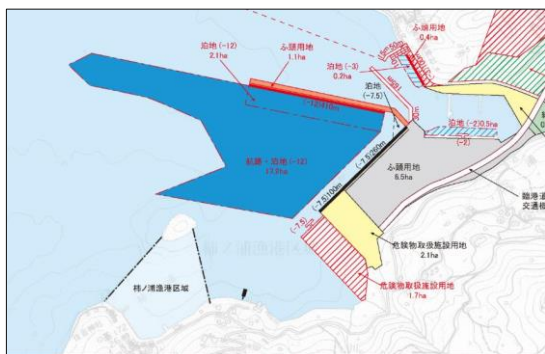


図-7-2-12 浦頭地区岸壁整備計画⁴⁸⁾



図-7-2-13 浦頭地区配置計画⁴⁸⁾



写真-7-2-60 駐車場予定地①



写真-7-2-61 駐車場予定地②



写真-7-2-62 旅客施設予定地

- ✓ 今まで、商工会、観光コンベンション協会、警察などがそれぞれ部会を作って、バラバラに活動していたが、情報共有しようということを目的に、今年、佐世保港クルーズ船ウェルカム協議会という団体をつくった。それぞれ、経済効果に結びついていないといった課題などを共有して、解決に向けて取り組んでいく。
- ✓ 他市町村と受け入れ時の対応について情報交換することはあるが、連携するといったことはない。佐世保港は、近隣に競合する港が多く、ライバル関係にあるので、近い港同士で連携といったことはない。ただし、長崎県とは、連携してポートセールスに行くといったことや、受け入れに対する補助はある。

8) 入港料等の減免措置

- ✓ 佐世保港全体として、入港料自体が存在していない。係船料は、クルーズ船に関しては半額減免としており、外航船舶については1トン当たり31.57円なので、10万トンの船ならば通常30万円程のところ15万円程度になる。ただし、佐世保港の港区内は、強制水先区となっており、水先案内人を必ず乗せなければならず、着岸の際にはタグボートをつけなくてはならない。よって、出入港でパイロット料とタグボート料がかかるため、他の港と比較して金額的に不利になることから、係船料の減免をしている。他にも、船によっては船舶給水をおこなうため給水料がかかる。佐世保港全体の収入からすると、クルーズ船による収入割合はそこまで高くない。

9) 岸壁でのおもてなし状況

- ✓ 入出港セレモニーは寄港時には毎回実施するようにしている。ただし、お見送りに関しては、夜間 20 時までと決めており、その時間以降の出港と悪天候の場合にはやらない。
- ✓ 主催は、佐世保観光コンベンション協会で、ジャズやよさこいなど、催す内容を決めている。日中は黄色いハンカチを振り、夜間はペンライトでお見送りをする。
- ✓ 参加者は、最近では少なくなり、数えられる程度の人数しか来ない。佐世保港はターミナルに来なくても、クルーズ船を見ることはできるので、別の場所から見送る人もいる。
- ✓ ターミナル内で、毎回地元の特産品等を商店街や物産協会の人たちが販売しているが、最近ではそこまで賑わっていない。

10) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン

- ✓ 定番の観光スポットに行くことが主流。大人数が一斉に動くということで、観光施設のキャパシティといったことで場所は限られてしまう。
- ✓ 現在は、中国からのクルーズが 9 割ということもあり、基本的にはツアー客が多いが、最近ではフリー客も増えてきた。ツアー内容は例として、九十九島パールシーリゾートで一時間、昼食もかねて散策し、その後免税店に行くというコース。基本的に観光施設は無料の場所に行き、免税店に行くというのがビジネスモデルになっている。
- ✓ 日本船の日本人観光客の場合は、フリー客が多くなる。佐世保の場合は駅が歩いていける場所にあり、フリーで動きやすい立地にある。欧米系の観光客も事前に観光スポットをリサーチしているため、比較的フリー客が多い傾向にあり、ツアーに参加される方も、体験や有料施設に行ってくれる。
- ✓ クルーズ船以外で来る外国人観光客については、台湾人が最も多い。元から台湾・韓国から来る観光客は多く、米軍もあるため外国人は多い。しかし、行先はハウステンボスがほとんどで、商店街まで足を運ぶといったことはない。

11) 岸壁からの移動手段

- ✓ ターミナル横の駐車場に大型バス 50 台の駐車が可能で、少し離れた場所に 90 台収容可能な場所もあるので、計 140 台のバスで対応できるため、16 万トン級の船に十分対応できるキャパシティ。
- ✓ シャトルバスについて、以前は駅まで近いということで出していなかったが、2018 年 7 月より 10 万トン級以上の船が寄港した際に計 3 回、無料シャトルバスを市で出した。経路はターミナルから松浦町の商店街を結び、フリー客とクルーを対象としている。船社にも協力を頂き、船内で、無料シャトルバスの周知をしてもらっている。地元の実感として、お金が落ちていないという反省から、少しでも地元還元されるようにとといった理由で取り組んでいる。市で試験的に 3 回実施した後、商店街が県と市の補助事業を活用して自主的に、10 万トン級以上の船に限り、バスを用意するようになった。効果として、クルーが商店街で日用品を購入してくれるようになった。

12) 寄港によって得られた効果

- ✓ 経済効果もあるというところで、クルーズ船の受け入れを始めたが、まだ目に見えた効果は実感していない。クルーズ船客の消費額として、佐世保港では、一人当たり3万円くらいだと算出しており、観光庁の調査ともほぼ同額である。しかし、この金額は佐世保市外の免税店での消費が主で、市内のみでの消費額は一人当たり1万1000円と推計している。この金額は、今の状況からすると妥当な金額だと感じていて、むしろ1万円も使っていない印象である。
- ✓ 色々な船が佐世保に寄港してくれることで、業界の中で知名度があがる。昔は、佐世保港の認知度はまったくなく、中国で販売されているクルーズ商品も「佐世保」ではなく「長崎」と書いてあった。今でも知名度は長崎の方が高いが、佐世保という名前を少しでも知ってもらえるという状況だけでも、受け入れについて多少は良かったのかと思う。
- ✓ 佐世保五番街やパールシーリゾートでは、中国人観光客が多いため、中国語を話せる人を雇っている。留学生などがスタッフとして雇われている。
- ✓ 商店街の方の意識が変わり、クルーズ客がなかなか商店街来ないという状況で、シャトルバスを自分たちで出そうと変わってきた。お客さんが来れば商品を買ってもらえるという意識付けにはなったと思う。お店によってはスマホ決済を導入して売り上げが上がったという話も聞いている。また、努力しようとしている店舗は実際にターミナルに売りに来て、自分からやろうという気持ちが出てきているというはある。今後は、目の前にチャンスはあるので、それをいかに取り込めるか。どこの港もそれで悩んでいると思うが、いかにお金を落としてもらおうかという仕組みづくりが求められている。船社の方は、お客さんを連れてくることに対しては、すごく協力はしてもらえるが、その先どのようにお金を落としてもらおう仕組みづくりをするかが、それぞれの寄港先で努力しないといけないというのはよく言われる。昔だと、多くの観光客が来れば、お金が落ちるといったイメージがあるが、想像していた部分とは少し差があるので、それを埋めるための仕組みをなにか作っていきたい。

13) 寄港によって生じた課題

- ✓ 住民からの苦情としては、混雑や渋滞の発生などで改善の要求が議会であったが、基本的には受け入れてもらっている。
- ✓ 中国のクルーズ商品は価格競争が激化してきており、ツアーのコストを下げるために、基本的には無料の施設を周り、免税店に行くというツアーが組まれる。よって、地元としては、あまり良い状況になっていない。(例：九十九島パールシーリゾートでは、有料施設の水族館と遊覧船があるが、園内は無料。公園内の散策だけなら無料で、現在は散策が多い。市としては、ぜひ水族館や遊覧船に乗ってもらいたい。)
- ✓ CIQについて、16万トン級クラスの船だと、4000人くらいの乗客がいて、すべて完了するまでに2時間くらいかかる。国としても、CIQの簡素化などの取り組みは行っているが限界がある。CIQを行う入管の職員も色々なところから佐世保港に集められ、他にも、空港や博多港

や長崎港など、その時の状況によって配置され、すごく大変そうで業務負担になっている。

14) 今後の目標

- ✓ 寄港回数目標として、浦頭岸壁が供用開始される2020年に295回を目標とし、2024年には395回を目標に掲げている。2019年までは、年間120回の目標であるが、今年は台風の影響で抜港になることも多く、中国市場の状況などを考慮すると目標に到達するのは難しい状況。
- ✓ 今後も、佐世保港は発着港ではなく、寄港地として、中国という大きなマーケットの需要を受け入れるひとつの拠点としての位置付けでクルーズ船を受け入れていきたい。

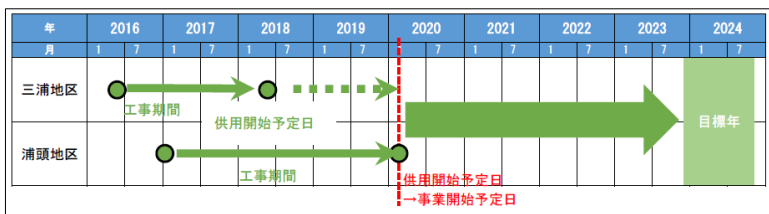


図-7-2-14 佐世保港整備計画スケジュール⁴⁸⁾

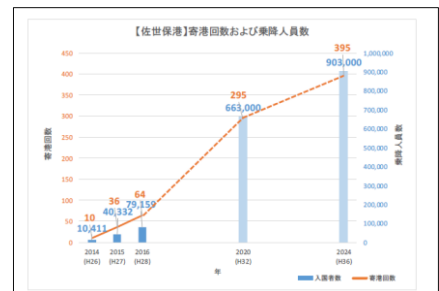


図-7-2-15 佐世保港寄港回数目標⁴⁸⁾

15) その他

- ✓ 中国に配船されている大型のクルーズ船は、船中アクティビティが充実しており、船の中でも十分楽しめるので、あえて終日航海のコースにして、船内で遊んでもらうという動きもある。なので、クルーズの日程が伸びない限りは、なかなか九州以外に寄港範囲が広がるということは見受けられないかと思う。中国発着クルーズに関していえば、工程が伸びない限りは九州に集中している現状はしばらく変わらないと思う。

(10) 長崎港

①調査概要

港湾名	長崎港（重要港湾）
調査対象者	長崎市文化観光部観光推進課 主事 梅澤泰紀氏 長崎港クルーズ客船受入委員会 書記 西川美鈴氏
調査日時	2018年12月20日 15:00-16:00
調査場所	長崎県商工会館

②クルーズ船の停泊場所



③岸壁概要

クルーズ専用岸壁	あり (①松ヶ枝ふ頭)	旅客ターミナル	あり (①松ヶ枝ふ頭)
クルーズ船 着岸地点	①松ヶ枝ふ頭		
			
	写真-7-2-63 船寄港時の風景	写真-7-2-64 長崎港松が枝国際ターミナルビル	
			
	写真-7-2-65 着岸岸壁	写真-7-2-66 出国ゲート	
			
	写真-7-2-67 ターミナル内部①	写真-7-2-68 ターミナルビル②	
			
写真-7-2-69 ターミナル外観	写真-7-2-70 ターミナル第1ビル～第2ビルへの通路		

		
	<p>写真-7-2-71 ターミナル第2ビル</p>	<p>写真-7-2-72 第2ビル内部</p>
	<p>②出島ふ頭</p>	
		
	<p>写真-7-2-73 着岸岸壁の様子</p>	
<p>岸壁長さ/水深</p>	<p>①360m/－12.0m ②340m/－10.0m</p>	
<p>港までの アクセス</p>	<p>市街地まで約1km</p>	
<p>クルーズ船 初寄港年</p>	<p>日本船：不明 外国船：1958年「カロニア号」</p>	

④ヒアリング調査結果

1) クルーズ船の寄港状況

- ✓ 1985年（昭和60年）に、5万トン級のクルーズ船に対応する延長275m/水深-12.0mの岸壁として完成した。その後、国際的な船舶の大型化の影響を受けて、2005年（平成17年）度より岸壁の延長工事に着手し、2008年（平成20年）11月に延長360mとなり10万トン級クラスのクルーズ船を受け入れ可能となった。また、2010年（平成22年）には「国際ターミナル第1ビル」が整備され、2012年（平成24年）8月に「国際ターミナル第2ビル」が整備されたことで、最大20ブースでCIQを実施することが可能となった（クルーズ下船後の流れとして、まず乗客は第2ビルに行きCIQを受ける。その後、ツアーバス等で各観光先に向かうか、第1ビルに行くかで分かれる。第1ビルには、観光案内、通貨両替所、免税店等の物販、Wi-Fi設備がある）。

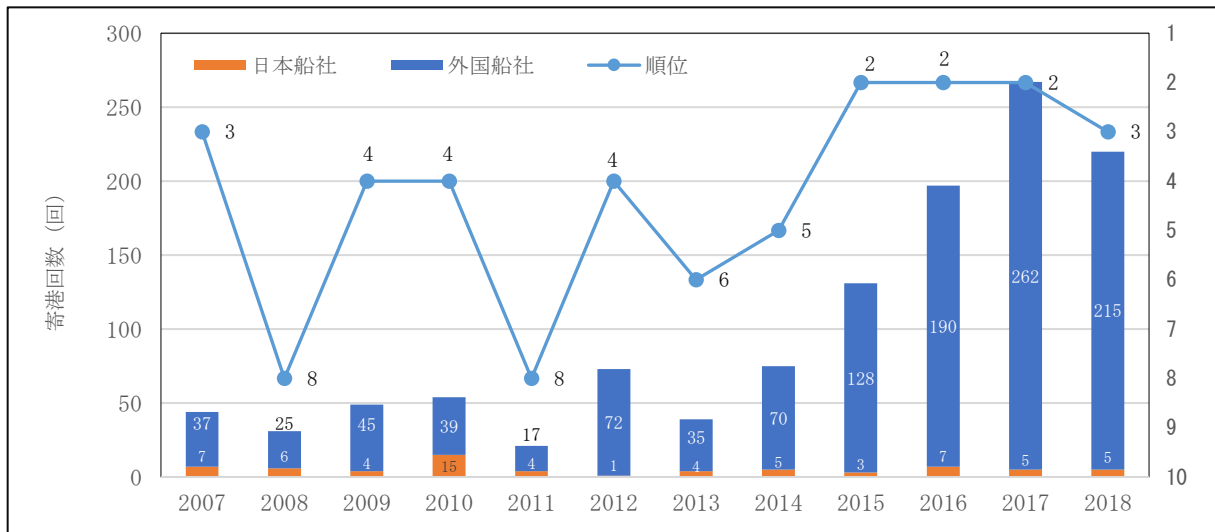


図-7-2-16 長崎港における過去のクルーズ船寄港回数と寄港回数順位の変動

2) クルーズ船の寄港時期

- ✓ 年間を通じて寄港。

3) クルーズ船から見た長崎港の立地特性

- ✓ 港から近い場所に観光地があり、お客さんにとって移動時間が待ち時間にならないことが良い。船で移動してきて、バスでまた移動となるとストレスになるが、長崎市はすぐに街があるということがメリット。

4) 岸壁利用の調整、景観面・安全面の配慮

- ✓ 専用岸壁のため特になし。

5) 誘致活動状況、船社の要望、入港時の対応

- ✓ 長崎県と役割分担をして、長崎県が誘致、長崎市が受け入れという形でやっている。お客さんが船から降りてきた後の対応が長崎市。
- ✓ 長崎県では、県内の関係市町や商工関係者で組織する「長崎県クルーズ振興協議会（クルーズながさき）」（2009年設立）が県内各港へのクルーズ客船誘致のためのポートセールスを実施している（この他に歓迎イベントへの助成も実施）。
- ✓ セールス内容として、国内外の船社や代理店へ直接訪問や海外の各種コンベンションへの参加があげられる。他県では、セールスには観光部局だけで行くことが多いが、長崎県では技術系職員が同行する。
- ✓ 新しい受け入れ先が出てきているため、今後も誘致活動は継続していきたい。佐世保に寄港したら長崎に行く必要はないので、取り合いになるようなことにもなっている。ただし、県内全体で捉えたら、どちらに寄港してもいいと思う。特に、奪われたからということでデメリットに感じない。

- ✓ 誘致活動に関して、県と市のそれぞれが同じ地域を船社に PR するというのは無駄なので、2009年（平成21年）に話し合っ、誘致は県、受け入れ対応は市が行うという取り決めをした。観光ツアーや体験の取り組みの紹介について、市から県に情報提供をしている。
- 6) 誘致に向けた関連団体との協議や連携
- ✓ 全国クルーズ活性化会議や九州クルーズ振興協議会などの会議で、連携ではなく、意見交換をする機会はある。他市町村と連携してツアーを組むことは難しいため、受け入れ自体は市単独でやるしかない。
- 7) 入港料等の減免措置
- ✓ 県が担当しており、市では把握していない。
- 8) 岸壁でのおもてなし状況
- ✓ 長崎港クルーズ客船受入委員会が主催し、ダンスや吹奏楽等の演奏といったイベントを実施。
 - ✓ 寄港回数が多いため、市民の方はそれ程見送りに来ることはなく、岸壁で大きなイベントがある際には、ブログや SNS で周知をしている。
 - ✓ 歓迎イベントの内容として、船社側から日本的なものを求めているので、和太鼓など、需要の高いものを選んで実施している。また、平成29年度には81隻に対しての実施であり、夏場と冬場は演者を考慮して未実施としている。
- 9) クルーズ船客が訪れる観光地や行動パターン
- ✓ イベント時期には混雑等はあるが、元々観光客の多い場所なので、観光施設のキャパシティに問題はない。観光先もツアーバスで、市外にも行くため分散される。
 - ✓ 具体的な観光先としては、市内（基本的に、平和公園や中華街や浜町の街中といった無料の場所を観光するので）、中国系客船のツアーでは大村市や諫早市の免税店、遠くでは、県外やハウステンボスに行くこともある。
 - ✓ 長崎港に寄港するクルーズ船の乗客は約9割が中国人で、そのほとんどがツアーに参加するためツアー観光がメイン。
 - ✓ 市内の商店街で、観光客の来る場所についてはキャッシュレス化が進んでいる。商店街では、国からの補助金を使って、商店街が一体となり、キャッシュレス化に取り組んでいる。
 - ✓ クルーに対しても、ターミナル内の観光案内で、乗客と分け隔てなく観光案内をしている。お客さんが降りた後に、色々と尋ねてこられる。
- 10) 岸壁からの移動手段
- ✓ 市としてシャトルバスは出していない。基本的には、ツアーバスで、旅行代理店が手配している。フリー客の場合はタクシーを手配している。

11) 寄港によって得られた効果

- ✓ 実際に調査はしていないため、具体的な数字は分からないが、クルーズ船客が来ている以上、消費は上がっている。ただし、爆買いブームの時と比較すると、大きな荷物を持って帰る人はなくなり、薬局とかでは大量に買われるようになった。

12) 寄港によって生じた課題

- ✓ 問題点として、トイレの使い方やごみの取り扱いで市民から指摘があること。そういった意見を頂くたびに、クルーズのツアー会社等に周知や、ご意見を頂いた方のところへ行って、聞き取りなどを行っている。また、予防のために文化の違いに関するパンフレットを作成して、船社に配布している。

13) 今後の目標

- ✓ 長崎市の政策として、寄港回数の目標はないが、増えればいいとは思っている。クルーズで来ていただいた方には、満足してもらい、リピーターを増やしていきたい。
- ✓ 今後は、キャッシュレス対応や Wi-Fi 設備といったところに補助金を出して、整備をしていきたい。

14) その他

- ✓ 昨年比で 30 から 40 隻の寄港数減少であったが、特にその影響はなかったとしており、現在の寄港回数でも多いことは多いとしている。
- ✓ 県が管理しているので詳細は不明だが、給水や食材の搬入といったことは行っている。食材の搬入に関して、県の国際観光振興室が活発に売り込んでいる。ただし、コンテナは積み込んでいるが、ナンバーは福岡ということもあり、北陸（舞鶴港）の状況と同じかもしれない。

7-3. 先進事例における効果的な誘致に向けた取り組みや、課題点、地域振興への取り組み

今後新たにクルーズ船の誘致を狙う地域のノウハウとなるよう、クルーズ船受け入れにおける先行事例の調査を行ったが、その中で得られた主な結果を以下に示す。

- ①クルーズ専用岸壁やターミナルを整備している場所は8港あった。また、佐世保港ではターミナルの一部を市や民間企業の事務所として活用しており、クルーズ船が寄港していない時期でも多目的に利用できる工夫がされていた。さらに、釧路港や宇野港では専用岸壁を地域のイベントやお祭り会場としても利用するほか、備蓄倉庫を併設し災害時の防災拠点としても利用できるようにしていた。
- ②物流港湾に寄港する際は、岸壁周囲の貨物を一時的に移動させることが多いが、バルク類は移動させることが難しく、クルーズ船寄港時にも近くで作業を行うこととなる。そのため、バルクふ頭に寄港する港では、クルーズ船客が乗下船する間は重機の作業を止めるといった配慮をするため、貨物業者と事前に協議を行っていた。
- ③一部の市では、効率的なポートセールスを行うため、旅行代理店にアドバイザーとして協力してもらっていた。旅行代理店による外国船社への訪問調整や共同でのセールスに取り組んでいるほか、市から船社に対して自港に寄港するための航路の提案も行っているとのことであった。
- ④競合する周囲の港と差別化するため、入港料などを減免する例も多いが、「減免制度を無くした際に船社が離れてしまう可能性がある」といったことを懸念する意見も出た。
- ⑤寄港時の特徴的なおもてなしとして、別府市では、岸壁に足湯を設置するといった地域の特徴を活かした工夫をしていた。また、日南市では、岸壁に自販機などが無いことから、コンビニエンスストアが移動販売車を新たに用意し、利便性の向上につなげているほか、クルーズ船寄港時以外にも移動販売車を商業施設の少ない内陸部や山間部で活用し、通常時の市民の生活支援にも役立てていた。
- ⑥寄港地での消費活動に関しては、船客だけでなく船員に着目する自治体も多く、「市内での消費は船客よりも大きい」といった意見のほか、船員専用のシャトルバスを手配していた場所も存在した。
- ⑦クルーズ船は寄港するが、周辺市町村に有名観光地がある場合は、そちらに船客が流れてしまうといった現状が明らかとなった。特に、本州の場合は港湾管理者が主に県であるため、港が位置する市職員が誘致活動を行うものの、船客は他市へ流れ、港湾施設使用料も県に入ることで恩恵を受けられないといった問題が生じている。
- ⑧8市ではポートセールスやサービス向上を目的とした自治体間の連携を行っていると回答した。このうち、近隣の自治体と連携しているのが6市、ある程度距離が離れている港同士で連携しているのが4市となっていた。特徴的な取り組みのひとつとして、一晩で移動できる距離の日本海側5港で資金を出し合い、外国船社のキーパーソンの招聘や各港の観光地紹介を行っている例もあった。

第8章 まとめ

第8章 まとめ

8-1. 今後のクルーズ振興に向けた課題と提言

本研究においては、寄港魅力度や各団体への調査結果を基に、今後のクルーズ振興に向けた課題を明らかにすることができた。さらに、抽出された課題や問題点から、今後のクルーズ産業による地域振興の拡大に向け、解決するための方針を記す。

- ① 寄港時の受け入れ方法やおもてなしは、港周辺の自治体が連携することも重要であるが、自治体だけの対応は限界があり、クルーズ船の継続的な寄港と地域振興に繋げるためには、漁協、商工会、学校などさまざまな団体と共同で事業を行う必要がある。また、船客も観光だけでなく、地域住民との交流を目的としていることから、地域が一体となり市民が積極的にクルーズ船を迎えることによって、良質な寄港地となりうる。
- ② 誘致活動や寄港地でのおもてなし等は、その前後の寄港地とコンテンツが重なってしまうと船社から見て魅力的に映らない恐れがあるため、ある程度広域で自治体が連携し、コンテンツが被らないようにすることで、船社としてもルートを組みやすくなり、より効果的な誘致活動が行える可能性がある。また、船客も寄港地の特色や違いを感じることができ、寄港地での消費意欲も増加すると考えられる。
- ③ 寄港地での観光は、船客が遠方の観光地へ移動してしまうことも多く、誘致活動等に多くの労を割いても、港周辺での経済効果が少ない場合がある。そのため、船客が港の近くで観光や消費活動をしてくれるような地元の資源の発掘や、取り組みを行うことが重要となる。
- ④ 港周辺に市街地や商店街が無い地域では、クルーズ船の寄港に合わせて岸壁での物販を行うことで、船客や船員の利便性が向上し、消費にもつながる。特に、ご当地でしか買えない魅力的な土産や、おいしい食材が準備できれば地域経済にも恩恵をもたらすことが期待できる。また、クルーズ船の寄港を一つのイベントとして捉えることで、市民が港へ訪れるきっかけとなり、港での賑わいや、市民と船客との交流を生むことができる。
- ⑤ 大型船が入港できない港であっても、ラグジュアリークラスの小型クルーズ船であれば入港は可能である。また、沖合停泊による寄港例も多いため、自治体としても、誘致したいクルーズ船を明確にし、的を絞った誘致活動を行うことが望ましい。
- ⑥ 出港時に行うお見送りなどのおもてなしは、その時には直接的な利益には繋がりにくいものの、船客や船社へ良い印象を残し、次の寄港に繋げるための大きなアピールとなる。また、継続的な寄港を実現するためには、船客だけへのサービスだけでなく、船員に対するサービスの提案も重要となる。
- ⑦ クルーズ船の寄港に合わせて岸壁周辺でのイベントを開催することで、船客が楽しめるだけでなく、市民が港へ訪れるきっかけとなり、港での賑わいや、市民とクルーズ船客との交流を生むことができるようになる。
- ⑧ 多くのクルーズ船が寄港することで、地域によってはオーバーツーリズムに繋がる可能性があることから、寄港回数を増やすのではなく、寄港における質を高めていく方が地域振興に繋がりやすい。

8-2. 総括

沿岸地域には、人がなかなか訪れず衰退してしまう地域や、遊休化してしまう施設が多数存在する。これらの問題を解決するために、今までもマリレジャーによる地域振興や、水上飛行機など新交通の導入による都市と地方の交流創出など、様々な取り組みが行われてきた。そのなかでクルーズ船は、沿岸地域に魅力的な観光資源があるが、既存交通体系の悪さから人が来なかった地域に対して脚光を浴びせることができる新たな手法となる可能性を秘めている。

しかしながら、自治体の中には、既存交通体系による観光客が少ないことから地域の魅力が少なく、クルーズ船も誘致できないと考えてしまう場合も存在する。本研究で提案した寄港魅力度は、クルーズ船ならではの寄港地として魅力的な港の抽出を行ったものであり、本研究の結果によって、沿岸地域の自治体が「港を窓口とした観光」であれば大きなアピールポイントになるということを確認し、誘致活動を行うきっかけとなることを目指して実施した。実際に、浦河町や岩内町など、寄港魅力度が高くなった地域の一部では、2019年にクルーズ船が約10年ぶりに寄港する予定となっており、クルーズ船社としても依然として新たな寄港地の開発に前向きと考えられる。そのため、本研究の結果により、さらに多くの地域に対してクルーズ船が寄港し、地域振興に繋がることを期待したい。

一方で、既に寄港実績のある自治体の中からは、誘致活動に対する見返りの少なさや、人材不足を懸念する声が多く挙げられている。現在は、国土交通省が中心となり、クルーズ振興に対する補助制度などを行っているが、ハード面の整備だけでなく、地域間連携の推進や、企業、市民の参加を促すような取り組みを行う必要がある。実際に、国土交通省で行われているみなとオアシス制度では、概念の1つとして、「市民とクルーズ船客の交流の場として利用する」といった文言が追加された。しかし、現状ではおもてなし活動等はいくまでも市が主体となって活動している場所が多く、市民の参加や企業の参入は限られている。特に、寄港回数が増加している地域では、予算や人材不足から十分な活動ができていない場所もある。この状況は、クルーズ船客や船社から見た時に、魅力のない寄港地、不満足だった寄港地として捉えられてしまう可能性もあり、寄港回数の減少につながりかねない。

2013年以降、外国船社を中心にクルーズ船寄港回数は急増したことで、政策が追い付いていない部分もあるが、このままでは外国船社が日本から離れ、現在のクルーズ船寄港はブームで終わってしまう可能性もある。そのため、港のスペックを上げて受け入れ態勢を整えるだけでなく、ソフト面での対応を強化していくことが重要である。さらに、近年は漁港への寄港数が増えているため、国土交通省だけでなく、水産庁としても漁港を活用したクルーズ船誘致に対する取り組みを実施するべきと考える。

また、政策面だけでなく、受け入れる地域が一体となったおもてなしを行うことも重要であり、ご当地ならではの魅力的な土産物や、他では食べることのできない食品が地域として準備できれば、クルーズ船の寄港による地域振興にも大きな期待ができるであろう。

謝辞

本研究を実施するにあたっては、多くの方々にご助力いただきましたことを、心より感謝申し上げます。特に、日本大学理工学部海洋建築工学科 桜井慎一教授には、学生時代より沿岸地域の活性化に向けた私の研究に対する多数のご指導、ご助言を頂きました。さらに、日本大学理工学部海洋建築工学科 居駒知樹教授、日本大学理工学部交通システム工学科 轟朝幸教授には本論文の副査として多角的な視点でのご意見を頂きました。深く感謝いたします。

財務省関東財務局 大津俊裕君、東鉄工業株式会社 野口翔君、株式会社ゆうちょ銀行 丸山敬之君、日本大学大学院理工学研究科海洋建築工学専攻 海老原碧さんには、本研究の調査実施に当たって多数の協力、補助をしていただきました。ありがとうございました。

また、本研究の調査にて貴重なお時間を割いてご協力頂いた、国土交通省、各市町村、漁業協同組合の方々に御礼を申し上げます。

令和元年 12 月 9 日
日本大学理工学部海洋建築工学科
助手 寺口敬秀

引用・参考文献

引用・参考文献

- 1) 国土交通省港湾局：港湾管理者一覧表，2019.4.1
- 2) 水産庁：漁港一覧，2019.4.1
- 3) 兵庫県県土整備部土木局港湾課：姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画策定委員会 第1回委員会 参考資料3：他港のにぎわい創出事例，2017.7.18
- 4) 国土交通省港湾局：「みなとオアシス」の概要，2019.6.2
- 5) 海の駅ネットワーク事務局：海の駅一覧，<https://www.umi-eki.jp/index.html>，2019.8.1 閲覧
- 6) 全国漁港漁場協会：全国のフィッシャリーナ，<http://www.gyokou.or.jp/fisharena/index.html>，2019.8.1 閲覧
- 7) 寺口敬秀・桜井慎一：わが国における水中文化遺産の分布とダイビング活用状況から見た今後の展望，観光研究，Vol.29 No.2，pp.43-52，2018.3
- 8) 寺口敬秀・桜井慎一・國井樹・野口翔：水上飛行機の就航地に適する漁港の選定に関する研究，土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol.75 No.5，pp.I_305-I_314，2019.12
- 9) 首相官邸：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議 明日の日本を支える観光ビジョン—世界が訪れたい日本へ—，pp.24-25，2016.3.30
- 10) 国土交通省港湾局：2015年の我が国のクルーズ等の動向について，2016.6.2
- 11) 国土交通省港湾局：2016年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果），2017.6.2
- 12) 国土交通省港湾局：2017年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果），2018.6.12
- 13) 国土交通省港湾局：2018年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果），2019.6.27
- 14) CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA)：Asia Cruise Trends 2018 Edition，pp.8-12，2018.7
- 15) みなと総合研究財団：クルーズポート読本，pp.3-83，成山堂書店，2018.8.28
- 16) 国土交通省港湾局：港湾の中長期政策「PORT2030」，pp.2-21，2018.7.31
- 17) 国土交通省港湾局：報道発表資料「クルーズ振興のためのワンストップ窓口」の設置について～連絡調整会議結果報告～，2013.5.29
- 18) 国土交通省港湾局：クルーズ船の寄港地情報（港湾の施設・連絡先、イベント・観光など），http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html，2019.8.2 閲覧
- 19) 国土交通省港湾局：報道発表資料 下関港と那覇港を「『官民連携による国際クルーズ拠点』を形成する港湾」に追加で選定しました（第3次選定），2019.3.1
- 20) 国土交通省港湾局：報道発表資料 2019年度 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業の実施港を決定～クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を促進～，2019.5.24
- 21) 北陸地方整備局港湾空港部：国際港湾施設の保安対策 海上人命安全条約（SOLAS）への対応，<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/gaiyo/index.html>，2019.8.3 閲覧
- 22) 日本内航海運組合総連合会：カボタージュ制度の堅持，<http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union10.php>，2019.8.5 閲覧
- 23) 西田玄：クルーズの更なる振興に向けて—観光立国実現に向けたクルーズの重要性—，立法と調査，No.380，pp.98-112，2016.9

- 24) 野間恒：豪華客船の文化史，pp.282-309，NTT 出版，2008.7.8
- 25) 白井義男：クルーズ・シップ・ツーリズム I，地域政策研究，第 12 巻 第 4 号，pp.59-75，2010.3
- 26) 柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵：階層分析法に基づくクルーズ客船船社の寄港地選択の要因分析，日本クルーズ&フェリー学会論文集，第 1 号，pp.7-14，2011.3
- 27) 柴崎隆一・米本清：クルーズ客船寄港地の魅力度評価に関する研究，国土技術政策総合研究所資料，No.466，pp.1-30，2008.6
- 28) CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA)：2019 State of the Industry，2019.8.1 閲覧
- 29) CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA)：2019 Asia Deployment and Capacity-Cruise Industry Report，2019.8.1 閲覧
- 30) CRUISE:世界の船会社を徹底解説クルーズライン大全，pp.14-17，海事プレス社，2017.6.1
- 31) みなと総合研究財団：アジア・クルーズ産業白書（2014 年版），pp.6-96，2014.6
- 32) 成美信吾：日本と米国のクルーズに関する論文の論旨整理と分類，日本国際観光学会論文集，第 22 号，pp.195-200，2015.3
- 33) 柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵・米本清：クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み-クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用-，運輸政策研究，Vol.14 No.2，pp.2-13，2011.7
- 34) 藤生慎・高田和幸：国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化，日本クルーズ&フェリー学会論文集，第 4 号，pp.44-54，2014.3
- 35) 川崎智也・轟朝幸・小更涼太・井口賢人：日本発着クルーズ客船観光の潜在的な需要分析，土木学会論文集 D3（土木計画学），73(5)，pp.I_799-I_808，2017.12
- 36) 中尾清：クルーズ客船を活用した観光の活性化，大阪観光大学観光学研究所，観光研究論集，第 12 号-2，pp.31-44，2013.12
- 37) 鷹島充寿・桜井慎一・塚田紗衣：大型クルーズ客船の受け入れ体制に関する研究-全国の港湾に対するアンケート調査結果-，日本沿岸域学会研究討論会 2014 講演概要集 No.27，講演番号 7-5，2014.7
- 38) 富澤拓志：鹿児島における中国人クルーズ船観光と観光振興，鹿児島経済大学地域総合研究所，地域総合研究，第 40 巻第 2 号，pp.15-30，2013.2
- 39) 圓田浩二：沖縄県宮古島におけるクルーズ船観光の現状と地域社会の変容，沖縄大学法学部紀要，第 28 号，pp.25-38，2018.3
- 40) 湧口清隆・酒井裕規：外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察，日本交通学会，交通学研究，第 61 号，pp.85-92，2018.3
- 41) 四国地方整備局港湾空港部：港の保安対策（SOLAS 条約対応），<https://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/policy/overview/security.html>，2019.7.20 参照
- 42) 寺口敬秀・桜井慎一・野口翔：クルーズ振興に向けた自治体の取り組みと効果に関する研究-全国 12 市を対象としたヒアリング調査結果-，2019 年度日本建築学会大会（北陸）学術講演

- 梗概集 2019 (海洋建築), pp. 31-32, 2019
- 43) 観光庁：観光地の魅力向上に向けた評価手法調査事業報告書, <http://www.mlit.go.jp/common/000126596.pdf>, pp. 9-16, 2010. 3
- 44) 国土交通省国土政策局国土情報課：GIS ホームページ国土数値情報「港湾データ」, http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-C02-v3_2.html, 2017. 8. 4 閲覧
- 45) 国土交通省国土政策局国土情報課：GIS ホームページ国土数値情報「漁港データ」, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-C09.html>, 2017. 8. 4 閲覧
- 46) 小樽市：第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画, pp. 3-7, 2014. 6
- 47) 佐世保市クルーズ振興協議会：2015 ぶらりよか・余暇 観港街道 Port of SASEBO, pp. 1-5, 2015. 1
- 48) 佐世保市：佐世保港国際旅客船拠点形成計画, pp. 2-11, 2017. 12

以上