J-12

海の観光遊覧船による地域活性化に関する研究
- 北海道および東北における運営の現状 -
A study on the regional activation by sea of Pleasure Boat
- The current state of management in Hokkaido and Tohoku -

○池ヶ谷典宏[1]，桜井慎一[2]
*Norihiro Ikegaya[1], Shin-ichi Sakurai[2]

Pleasure boat business in Japan is a maritime nation to be carried out in the sea there are many. In the pleasure boat business operators in many areas that take advantage as tourism resources a feature of the region is the goal of activation. But pleasure boat business is a difficult installation of business by the storage location and the purchase cost of the standing water and ships due to Marine Transportation Law. Therefore, to clarify the characteristics of the contributing Pleasure Boat to the activation of the area by analyzing the business and operating the root of the pleasure boat in the present study.

１．研究背景および目的

海で行われる遊覧船事業は日本各地で行われている．それらの事業では，地域ごとの特色を観光資源として活かすことも多く，地域の事業者が新規に事業を開設したうえで活性化を目標としている．しかし，遊覧船事業は海上運送法[1)]などによる法律や船舶の保管場所および購入コストによって事業の開設が困難であったり，海域の特性を最大限活かすことができているか不明である．

そこで，本研究では海で行われている遊覧船の事業内容や運航ルートを分析することにより，地域の活性化に寄与する観光遊覧船の特性を明らかにすることを目的とする．

２．研究方法

本稿では北海道および事業者が存在しない山形を除いた東北５県を対象として、社団法人・日本旅客船協会[2)]およびNavitime[3)]のホームページに登録されている27事業者に対しアンケート調査[4)]を行った(表１)．

３．結果および考察

アンケート調査結果を表２に示す．

３－１．遊覧船の現状

「質問１：貴社で運行されている遊覧船の概要についてお答えください」の「１-a．主な観光対象」では，全体的に「断崖」(76.7%) や「海上生物」(41.2%) および「陸上生物」(17.7%)などの自然物を見る遊覧船が多く見られた．また，地域別では北海道は特に生物を見る遊覧船が多い．「１-b．所要時間」では「120 分以上」(53.0%) と，「30 分以上 60 分未満」(41.2%) に大別される結果となった．「１-c．料金」では，「3,000 円未満」(94.2%) が多かった．また，「5,000 円以上 10,000 円未満」(35.3%) と高額を回答した事業者は北海道に多くみられた．

表１．調査概要

調査期間	2016年８月20日～９月29日
調査対象	６道県27事業者
調査方法	郵送および電話によるアンケート調査
調査内容	遊覧船の概要，航路の選定理由，宣伝方法，外国人の割合，事業上の懸念
有効回答数	17事業者/27事業者 (62.3%)

３－２．航路の選定方法

「質問２：航路を選定するうえでの理由および配慮した点は何ですか」では，すべての事業者が「景観」を挙げており，次に「対象物からの距離」(41.2%) が多い．また，「２-c.潮流・海流」(17.7%)，「２-e.波高」(23.6%)，「２-f.水深」(23.6%) と海象条件を選定理由としている事業者と，「２-h.船の速度」(19.5%)，「２-i.船の動揺」(23.6%) といった船の性能を選定理由としている事業者があった．

３－３．遊覧船の宣伝方法

「質問３：現在どのような方法で宣伝していますか」では 17 事業者すべてが宣伝を行っているとの回答を得た．また，回答別に割合を見ると，「３-a．ホームページ」が 100.0%と，「３-c．旅行会社の提携」が 70.7%，「３-b．ガイドブック」が 64.8%との回答を得た．このことから全事業者がホームページを開設したうえで広告を行っていることがわかった．

３－４．外国人の割合

「質問４：過去１年間の乗客のうち外国人と思われる割合は何%ですか」では北海道が最も多い平均 6.84%であり，外国人の利用は全体的に低い．

１：日大理工・学部・海建　　２：日大理工・教員・海建

表２．アンケート調査結果

	北海道(6社13航路)	青森県(4社4航路)	秋田県(1社2航路)	岩手県(3社4航路)	宮城県(2社4航路)	福島県(1社4航路)	割合
質問１：貴社で運行されている遊覧船の概要について教えて下さい(複数回答可)							
１-a.主な観光対象							
都市（昼・夜）	●	●					11.8%(2/17)
工場（昼・夜）	●	●					11.8%(2/17)
空港（昼・夜）							0%(0/17)
軍港							0%(0/17)
洞窟			●●				11.8%(2/17)
断崖	●●●●●●	●	●●	●●●		●	76.6%(13/17)
森林							0%(0/17)
陸上生物	●●●						17.7%(3/17)
海上生物	●●●●	●●		●			41.2%(7/17)
海底生物			●●				11.8%(2/17)
渦潮							0%(0/17)
夕日	●						5.9%(1/17)
日の出							0%(0/17)
流氷	●						0%(1/17)
その他		●			●●●●	●●●●	53.1%(9/17)
１-b.所要時間							
30分未満	●						5.9%(1/17)
30分以上60分未満		●	●	●●	●●●		41.2%(7/17)
60分以上90分未満	●●●				●	●●	35.4%(6/17)
90分以上120分未満	●	●●	●			●	29.5%(5/17)
120分以上	●●●●●●●	●				●	53.0%(9/17)
１-c.料金							
3,000円未満	●●	●●●●	●	●●	●●●●	●●●	94.2%(16/17)
3,000円以上5,000円未満	●●●●		●			●	19.5%(5/17)
5,000円以上10,000円未満	●●●●●●						35.3%(6/17)
10,000円以上							0%(0/17)
質問２：航路を選定する上での理由および配慮した点は何ですか(複数回答可)							
２-a. 景観	●●●●●	●●●●	●	●●	●●●●	●	100.0%(17/17)
２-b. 太陽の向き			●				5.9%(1/17)
２-c. 潮流・海流	●●					●	17.7%(3/17)
２-d. 海の透明度		●	●				11.8%(2/17)
２-e. 波高	●				●●	●	23.6%(4/17)
２-f. 水深	●●				●	●	23.6%(4/17)
２-g. 海底地形							0%(0/17)
２-h. 船の速度	●●●	●				●	19.5%(5/17)
２-i. 船の動揺		●			●●	●	23.6%(4/17)
２-j. 対象物からの距離	●●●	●	●		●	●	41.2%(7/17)
２-k. 暗礁	●				●	●	17.7%(3/17)
２-l. その他	●					●	11.8%(2/17)
質問３：現在どのような方法で宣伝していますか（複数回答可）							
３-a. ホームページ	●●●●●●	●●●●	●	●●●	●●	●	100.0%(17/17)
３-b. ガイドブック	●●	●●●	●	●●●	●	●	64.8%(11/17)
３-c. 旅行会社の提携	●●●●	●●●		●●●	●	●	70.7%(12/17)
３-d. その他	●●			●●	●		29.5%(5/17)
質問４：過去１年間の乗客のうち外国人と思われる割合は何%ですか（平均）							
	6.84	3	1	1.5	2	0	
質問５：事業を始めた際に障害となった事や心配したことはありましたか							
５-a. ある	●●	●●		●		●	35.3%(5/17)
５-b. ない	●●●●	●●	●	●●	●●		64.7%(11/17)

（注）割合の母数は事業者数となっている

３－５．事業を行ううえでの問題点

「質問５：事業を始めた際に障害となった事や心配した事はありましたか」では,「５-a.ある」が(35.3%),「５-b. ない」が（64.7%）との回答を得た.「５-a.ある」の回答理由は,「新規参入の事業者が増えることによる生物への影響」といった生態系への懸念や,「漂流物および荒天による事故の可能性」を予測した安全面による懸念といったことの他に,「公共岸壁の使用許諾を得ること」,「事業の許認可を受けるまで時間が非常にかかった」という行政的な許諾の面による事業開始の障害となったことや,「事業開始時に漁業関係者から邪魔扱いをされた」といった周辺漁業関係者からの理解が得られなかったり,「事業開始直後は乗客が来るかどうか不安だった」と経済的な面での懸念などが回答として得られた.このことから,北海道および東北では，生態系への影響，安全面，行政の許諾，漁業者からの理解および経済の５種類を今後解決していく必要があるであろう.

【引用・参考文献】

１）国土交通省国土技術政策総合研究所：国土技術政策研究所，http://www.nilm.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn0641pdf/ks0641.pdf

２）一般社団法人日本旅客船協会：日本旅客船協会ホームページ，http://www.jships.or.jp/index.php

３）Navitime:Navitime ホームページ,https://www.navitime.co.jp

４）坂本真理，桜井慎一，鷹島充寿：「工場夜景クルーズの実態に関する研究:10 企業に対するアンケート調査結果」,日本建築学会学術講演梗概集 2015(海洋建築),29-30,2015-09-04